

AXO

REVISTA DE
ARQUITETURA, CIDADE E
CONTEMPORANEIDADE

cidadania & território II

n.23, v.6
primavera de 2022





Aerofractal. Foto: Juliana Nascimento.

AXO

REVISTA DE
ARQUITETURA, CIDADE E
CONTEMPORANEIDADE

cidadania & território II

n.23, v.6
primavera de 2022





Rua Benjamin Constant, n. 1359, Pelotas,
Rio Grande do Sul, Brasil, Telefone: [53] 3284 55 11
<https://wp.ufpel.edu.br/cmasc/>
e-mail: revistapixo@gmail.com

A Revista Pixo é uma publicação conjunta dos Grupos de Pesquisa (CNPq) “Cidade+Contemporaneidade”, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) e “Arquitetura, Derrida e Aproximações”, do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Revista digital disponível em:

<https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/>

ISSN 2526-7310

Editores Responsáveis

EDUARDO ROCHA
FERNANDO FREITAS FUÃO

Editoras Associadas

CRISTHIAN MOREIRA BRUM
THAIS DEBLI LIBARDONI
JORDANA BERCHON
PAULA PEDREIRA DEL FIOLE

Comitê Científico e Conselho Editorial

ADRIANA ARÁUJO PORTELLA
ADRIANA GONI MAZZITELLI
ADRIANE BORDA ALMEIDA DA SILVA
ALEXANDRE PEREIRA SANTOS
ANA MARIA ALBANI DE CARVALHO
ANA PAULA VIECELI
ANDRÉ DE OLIVEIRA TORRES CARRASCO
ANGELA MARIA ENDLICH
ANGELA RAFFIN POHLMANN
BÁRBARA DE BÁRBARA HYPOLITO
BEATRIZ DORFMAN
CARLA GONÇALVES RODRIGUES
CARLOS NIGRO
CARMEN ANITA HOFFMANN
CAROLINA CLASEN
CAROLINA CORRÊA ROCHEFORT
CAROLINA MENDONÇA FERNANDES DE BARROS
CELMA PAESE
CHRISTIANO PICCIONI TORALLES
CLÁUDIA MARIZA MATTOS BRANDÃO
CRISTHIAN MOREIRA BRUM
CRISTINE JAQUES RIBEIRO
DÉBORA SOUTO ALLEMAND
DIRCE ELEONORA NIGRO SOLIS
EDUARDA AZEVEDO GONÇALVES
EDUARDO GRALA DA CUNHA
ELIANA MARA PELLERANO KUSTER
EMANUELA DI FELICEFÁBIO BORTOLI
FERNANDA TOMIELLO
FRANCESCO CARERI
FRANCISCO DE ASSIS DA COSTA
GISELE SILVA PEREIRA
GUSTAVO DE OLIVEIRA NUNES
HARTMUT GÜNTHER
HAYDEÉ BEATRIZ ESCUDERO
HELENE GOMES SACCO CARBONE
IAZANA GUIZZO
IGOR GUATELLI

JOSÉ CARLOS MOTA
JOSIANE FRANKEN CORRÊA
JUAN MANUEL DIEZ TETAMANTI
JULIAN GRUB
LAURA NOVO DE AZEVEDO
LAURA RUDZEWICZ
LISANDRA FACHINELLO KREBS
LIZIANE DE OLIVEIRA JORGE
LORENA MAIA RESENDE
LUANA PAVAN DETONI
MARCELO ROBERTO GOBATO
MARC WEISS
MÁRCIO PIZARRO NORONHA
MARIA IVONE DOS SANTOS
MARKUS TOMASELLI
MAURICIO COUTO POLIDORI
PAOLA BERENSTEIN JACQUES
PAULO AFONSO RHEINGANTZ
PRISCILA PAVAN DETONI
RAFAELA BARROS DE PINHO
RAQUEL PURPER
RITA DE CÁSSIA LUCENA VELLOSO
ROBERTA ROBERTA KRAHE EDELWEISS
SHIRLEY TERRA LARA DOS SANTOS
SYLVIO ARNOLDO DICK JANTZEN
TAÍS BELTRAME DOS SANTOS
THAIS DE BHANTHUMCHINDA PORTELA
VALENTINA MACHADO
VANESSA FORNECK
VICENTE MEDINA

Equipe Técnica

PAULA PEDREIRA DEL FIOLE
JORDANA BERCHON

Suporte Técnico

EDUARDO SILVA DA SILVA

Revisão Linguística

ANA DOS SANTOS MAIA
PIERRE MOREIRA DOS SANTOS

Diagramação

EDUARDO ROCHA

Arte das capas

GABRIELA CASTRO

apresentação

A 23ª Edição da Revista Pixo é fruto da chamada temática “CIDADANIA & TERRITÓRIO II”, que teve o intuito de discutir saberes que fortaleçam diferentes culturas, lugares, percepções e olhares, vivenciados por meio de experimentações humanas e cidadãs, compreendendo e ampliando o conhecimento sobre relações e comportamentos humanos com o seu território. Com origem no “3º Congresso Internacional de Cidadania, Espaço Público e Território – 3º CIECIT”, que aconteceu entre os dias 3 e 5 de novembro de 2021 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

A PIXO – REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE¹ é uma revista digital trimestral (primavera, verão, outono e inverno) e visa reunir artigos, ensaios, entrevistas e resenhas (redigidos em português, inglês ou espanhol) em números temáticos. A abordagem multidisciplinar gira em torno de questões relacionadas à sociedade contemporânea, em especial na relação entre a arquitetura e a cidade, habitando as fronteiras da filosofia da desconstrução, das artes e da educação, a fim de criar ações projetuais e afectos para uma ética e estética urbana atual.

A revista é uma iniciativa conjunta dos Grupos de Pesquisa (CNPq) Cidade+Contemporaneidade, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) e Arquitetura, Derrida e Aproximações, do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

A edição temática “CIDADANIA & TERRITÓRIO II” é dirigida pelo Professor Dr. Cristhian Moreira Brum e a Arquiteta Me. Thais Debli Libardoni.

Agradecimento as revisoras e revisores da edição: Ana Lúcia Oliveira, Ana Paula Vieceli, Bárbara de Bárbara Hypolito, Bianca Ramires, Carolina Clasen, Carolina Frasson Sebalhos, Carolina Magalhães Falcão, Celia Castro Gonsales, Celina Britto Correa, Christiano Piccioni Toralles, Cristine Jaques Ribeiro, Eduardo Rocha, Fábio Bortoli, Fernanda Tomiello, Gabriel da Silva Fernandes, Gisele Silva Pereira, Helena Guerra, Helene Gomes Sacco Carbone, Iazana Guizzo, Laura Rudzewicz, Liziane de Oliveira Jorge, Lorena Maia Resende, Luana Pavan Detoni, Luiz Gilberto Silva Júnior, Mariana Rotta, Marina Mecabo, Matheus Gomes Barbosa, Mauricio Couto Polidori, Nirce Saffer Medvedovski, Rafaela Barros de Pinho, Shirley Terra Lara dos Santos, Tais Beltrame dos Santos, Tanara Fernandes de Britto, Tarcísio Dorn de Oliveira, Valentina Machado e Vanessa Forneck.

Cristhian Moreira Brum, Thais Debli Libardoni e Eduardo Rocha

Primavera de 2022

¹<https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/>

editorial

CIDADANIA & TERRITÓRIO II.....	10-15
<i>Cristhian Moreira Brum e Tháís Debli Libardoni</i>	

entrevista

EDUCAR PARA A CIDADANIA	
Entrevista com Helena Copetti Callai.....	18-21
<i>Helena Copetti Callai, Cristhian Moreira Brum e Tarcísio Dorn de Oliveira</i>	

artigos e ensaios

DIREITO À CIDADE	
Inter-relações dos espaços públicos com a promoção do bem viver das pessoas.....	24-35
<i>Cristhian Moreira Brum, Tarcísio Dorn de Oliveira, Helena Copetti Callai, Jeferson Grosse Hardt, Jéssica Patrícia Tolfo e Matheus Mendonça da Rocha</i>	
TEMPO E PROJETO EM ABBAS KIAROSTAMI.....	36-47
<i>Germana Konrath e Paulo Reyes</i>	
MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS EM FACHADAS DE CIMENTO PENTEADO	
Um olhar sobre edificações de interesse cultural no centro histórico da cidade de Bagé/RS.....	48-65
<i>Clarisse Marinho da Silva, Aline Montagna da Silveira e Ariela da Silva Torres</i>	
CIDADES E PORTOS NA AMAZÔNIA CENTRAL.....	66-81
<i>André Paiva Rodrigues</i>	
AS RELAÇÕES DICOTÔMICAS ENTRE CAMPO-CIDADE E AS POLÍTICAS HABITACIONAIS NO BRASIL.....	82-103
<i>Felipe Facci Facci Inguaggiato e Tatiane Ferreira Olivatto</i>	
EXCLUSÃO SOCIAL E MEGAEVENTOS NO BRASIL.....	104-119
<i>Gisele Silva Pereira, Adriana Araújo Portella, Gabriela Costa da Silva, Amanda Carriconde Duquia e Giovana de Matos Bandeira</i>	

ALÉM DAS SALAS DE AULA	
Reflexões sobre espaços de transição em campi universitários.....	120-137
<i>Natalya Cristina de Lima Souza e Gleice Azambuja Elali</i>	
“SE O CEMITÉRIO NÃO EXISTISSE, TUDO SERIA O BAIRRO”	
O(s) territórios e a imaginação.....	138-151
<i>Luiza Signori e Maurício Rossini dos Santos</i>	
DISTRIBUIÇÃO SOCIOESPACIAL DE PRAÇAS URBANAS E OCORRÊNCIAS CRIMINAIS EM ESPAÇOS PÚBLICOS.....	152-167
<i>Myllela Siqueira Santos, Larissa Letícia Andara Ramos e Luciana Aparecida Netto de Jesus</i>	
ENTRE OS RANCHOS E O MAR	
Leitura das formas de apropriação do espaço público dos Ranchos da Bica na Praia da Tapera, Florianópolis/SC.....	168-183
<i>Artur Hugo da Rosa e Alicia Norma González de Castells</i>	
PERCEPÇÕES E DESDOBRAMENTOS SOBRE A SENSAÇÃO DE SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DO CONJUNTO JARDIM MAGUARI, EM BELÉM/PA.....	184-199
<i>Licia Quoos Mayer, Kayan Freitas de Araújo, Ana Paula Soares Müller, Raquel Weiss e Estevan Bacco Bilheri</i>	
AVALIAÇÃO PÓS OCUPAÇÃO – APO	
Conexões entre o Ambiente Construído, Comportamento Humano e Cidadania.....	200-211
<i>Eva da Silva Neta, Tarcísio Dorn de Oliveira, Cristhian Moreira Brum, Paula Gabriela Dalla Porta e Vivian Auxiliadora Laccal Gomes Rauber</i>	
O EXERCÍCIO DA CIDADANIA A PARTIR DA ARTICULAÇÃO POPULAR	
A Comunidade do Pici, em Fortaleza.....	212-227
<i>Lara Aguiar Cunha e Clarissa Figueiredo Sampaio Freitas</i>	
SHOPPING CENTERS, SOCIABILIDADE E SEGREGAÇÃO	
Uma análise da percepção ambiental no caso de Pelotas.....	228-239
<i>Laís Becker Ferreira e Eduardo Rocha</i>	
A PAISAGEM	
Na área central do espaço urbano de Livramento de Nossa Senhora/BA.....	240-253
<i>Kelly Alcântara Spínola e Ana Emília de Quadros Ferraz</i>	
PROPOSTAS À MOBILIDADE URBANA	
Percepção sobre os espaços livres públicos de circulação do Conjunto Jardim Maguari, em Belém, Pará.....	254-273
<i>Kayan Freitas de Araújo, Alberto Patrick Cassiano Lima e Monique Bentes Machado Sardo Leão</i>	

ACESSIBILIDADE EM CIDADES BRASILEIRAS
Entre o descaso que segrega e o ideal que inclui.....274-291
Christian Albers, Jacinta Sidegum Renner e Michele Barth

O CORPO SENSÍVEL NO CENTRO DE CUIABÁ/MT
Relatos de um caminhar cartográfico.....292-307
Kellen Melo Dorileo Louzich, Fernando Perinazzo Rambo, e Evandro Fiorin

**A INFLUÊNCIA DO AMBIENTE DE BAIRRO PARA USO DA BICICLETA
COMO MEIO DE TRANSPORTE**
Estudo de caso das cidades de Niterói e Recife.....308-329
*Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli,
Raquel Bourquard e Fátima Priscila Morela Edra*

EXPERIÊNCIAS CIDADÃS
Reflexões sobre os deslocamentos de crianças
nos trajetos escolares.....330-345
Diego Freire Martins e Verônica Maria Fernandes de Lima

**MAPEAMENTO DE GRAFFITI FEITOS POR MULHERES
NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO**
Um exercício de reflexão e de ampliação das análises de táticas
nos espaços públicos.....346-365
Diana Amorim dos Santos da Silva e Naylor Barbosa Vilas Boas

HABITAÇÕES INDÍGENAS EM BIOMAS BRASILEIROS
Mata Atlântica, Cerrado e Pampa.....366-387
*Maria Alice Corrêa de Oliveira, Lorena Costa Colares,
Carolina Salzano Rocha e Ana Teresa Cirigliano Villela*

ENTRE O OÁSIS E O DESERTO
Esconder e revelar, sexualidade e gênero
dentro dos parques urbanos.....388-401
*Estevan de Bacco Bilheri, Kayan Freitas Araújo,
Cristhian Moreira Brum e Tarcísio Dorn Oliveira*

FEMINISMO, ARQUITETURA E URBANISMO.....402-421
Shirley Terra Lara dos Santos

**PAISAGEM E RELAÇÕES INTER-RACIAIS
NO RIO DE JANEIRO COLONIAL**
Figuração e diástase social na Pequena África a partir da produção de
Jean Baptiste Debret durante a Missão Artística.....422-445
Alessandra de Sant' Anna e Carolina Mara Teixeira

A IDOSA E A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE GÊNERO
Uma pesquisa Participativa em
Pelotas, Belo Horizonte e Brasília.....446-465
*Thais Debli Libardoni, Adriana Portella, Lígia Maria Ávila Chiarelli,
Sirlene de Mello Sopeña, Isolda de Araújo Günther e Adriana Viebrantz Braga*

parede branca

FLAMMA.....468-471
Letícia Pereira Paixão

REPRESENTAÇÕES CRÍTICAS DA CIDADE
Experiência do Método Colagem/Collage em Sala de Aula.....472-475
Camilla Massola Sumi

PANDEMONIUS
História de um povo imagens que vem de dentro.....476-481
Anajara Terra

DOMINGO [COM]VIDA NO PARQUE ITAIMBÉ.....482-487
*Adriano da Silva Falcão, Juliana Lamana Guma, Marina de Alcântara,
Hamilton Binato Junior e Augusto Junges Ebling*

GALERIAS COMO ACESSIBILIDADE FRENTE AO TECIDO URBANO?.....488-493
Paula Pedreira Del Fiol e Eduardo Rocha



CIDADANIA & TERRITÓRIO II

Cristhian Moreira Brum¹ e Thaís Debli Libardoni²

Entender o conceito de cidadania é compreender uma visão de mundo humana, preocupada com a autonomia do sujeito e capaz de proporcionar perspectivas em inúmeros campos do conhecimento. Essa cidadania, voltada à área da arquitetura e urbanismo, reflete na postura do arquiteto ou da arquiteta como ser generalista capaz de criar e vivenciar ações que possibilitem o empoderamento das pessoas, em específico, a arquitetura social. Ela busca o direito à cidade, a acessibilidade irrestrita a espaços urbanos, a serviços essenciais e a oportunidades de lazer, convivência social e qualidade de vida. E, devido à essa amplitude de abrangência, é evidente que o entendimento não diz respeito apenas a nossa arquitetura, mas também a tantas outras áreas e campos do conhecimento onde a prática cidadã tem um papel intrínseco e fundamental.

Ao aliar o conceito de cidadania com o de território, já se torna inevitável, por exemplo, que noções próprias à geografia sejam absorvidas. Entretanto, a territorialidade por si só não é necessariamente um fenômeno espacial, ela pode percorrer caminhos mais subjetivos, da própria territorialidade humana e da construção da identidade dos indivíduos.

Assim como a edição anterior da revista, a 23ª edição da *PIXO* nasceu no 3º Congresso Internacional de Cidadania, Espaço Público e Território, sediado em 2021 pela Universidade Federal de Pelotas e, da mesma forma, é sensível a todas as nuances que envolvem as discussões geradas a partir do encontro dos conceitos de território e cidadania. A seleção de trabalhos a seguir tem como principal objetivo refletir ao máximo esse cenário, não de forma exaustiva, mas visando embasar e instigar novos debates.

Abrindo esta edição da *PIXO*, Cristhian Moreira Brum e Tarcísio Dorn de Oliveira conduzem uma entrevista com a Doutora em Geografia Física Helena Copetti Callai. Nela, a geógrafa aborda o EDUCAR PARA A CIDADANIA, tendo por base a sua experiência como orientadora de inúmeros arquitetos e urbanistas.

1 Possui Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI Campus de Santiago - 2009), Especialista em Gestão Ambiental pelo Centro Universitário Franciscano (UNIFRA - 2010), Mestre em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM - 2012), na área de concentração de Construção Civil e Preservação Ambiental e linha de pesquisa de Conforto Ambiental. Doutor em Educação nas Ciências, na área de concentração em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Educação nas Ciências na Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ Campus de Ijuí - 2017). Desenvolveu Estágio Pós-Doutoramento pelo Programa de Pós-Graduação em Educação nas Ciências na Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ Campus de Ijuí - 2019), nas áreas de Educação, Formação Cidadã e Arquitetura e Urbanismo. Atua como Professor do Magistério Superior - Classe A, com dedicação exclusiva, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo; Coordenador Adjunto e Professor Pesquisador no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/FAURB/UFPel).

2 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas (FAURB-UFPel) (2010), é Mestre em Arquitetura e Urbanismo também pela Universidade Federal de Pelotas (PROGRAU-UFPel) (2018). Em 2019 foi Pesquisadora Associada ao Laboratório de Estudos Comportamentais da Universidade Federal de Pelotas (LABCom/UFPel), ligada ao Projeto 'Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities', financiado pelo Economic and Social Research Council (ESRC) -Newton Fund (UK). Em 2021 foi Bolsista de Extensão no País (CNPQ) no projeto "PlaceAge-COVID: Delivering Age-Friendly Cities to Support Social Wellbeing in Response to COVID-19". Investiga as relações ambiente-comportamento na promoção de cidades mais sustentáveis e saudáveis para o envelhecimento.

A seguir, a seção Artigos e Ensaios começa com uma pesquisa bibliográfica e documental de Cristhian Moreira Brum, Tarcísio Dorn de Oliveira, Helena Copetti Callai, Jeferson Grosse Hardt, Jéssica Patrícia Tolfo e Matheus Mendonça da Rocha. Em DIREITO À CIDADE: INTER-RELAÇÕES DOS ESPAÇOS PÚBLICOS COM A PROMOÇÃO DO BEM VIVER DAS PESSOAS, os autores debatem sobre o direito à cidade e aos espaços públicos como um direito fundamental, de interesse social em prol do bem coletivo.

Em TEMPO E PROJETO EM ABBAS KIAROSTAMI, Germana Konrath e Paulo Reyes discutem o processo de projetar cidades explorando os conceitos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização a partir da filmografia de Abbas Kiarostami.

Um dos fatores que compõem o território urbano é o tempo e suas camadas temporais são marcadas pelo patrimônio histórico. Assim, Clarisse Marinho da Silva, Aline Montagna da Silveira e Ariela da Silva Torres destacam o cimento penteado como testemunho histórico em MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS EM FACHADAS DE CIMENTO PENTEADO: UM OLHAR SOBRE EDIFICAÇÕES DE INTERESSE CULTURAL NO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE DE BAGÉ/RS. Também observando as transformações do território com o tempo, CIDADES E PORTOS NA AMAZÔNIA CENTRAL de André Paiva Rodrigues aponta impactos urbanos em municípios alcançados por recentes megaempreendimentos logísticos na Amazônia Central.

Em AS RELAÇÕES DICOTÔMICAS ENTRE CAMPO-CIDADE E AS POLÍTICAS HABITACIONAIS NO BRASIL, Felipe Facci Facci Inguaggiato e Tatiane Ferreira Olivatto refletem sobre o distanciamento entre os territórios urbano e rural discutindo sobre políticas de moradia brasileiras e questões que desencorajam o êxodo rural.

Na sequência, EXCLUSÃO SOCIAL E MEGAEVENTOS NO BRASIL aborda a relação entre urbanismo e cidadania de populações vulneráveis. As autoras Gisele Silva Pereira, Adriana Portella, Gabriela Costa da Silva, Amanda Carriconde Duquia e Giovana de Matos Bandeira analisam os impactos das intervenções urbanas realizadas no Rio de Janeiro, visando as Olimpíadas de 2016, para as populações em vulnerabilidade social.

O artigo ALÉM DAS SALAS DE AULA: REFLEXÕES SOBRE ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO EM CAMPI UNIVERSITÁRIOS de Natalya Cristina de Lima Souza e Gleice Azambuja Elali dá seguimento à seção e apresenta reflexões sobre usos, ocupações e vivências em territórios formados a partir de espaços de transição.

Traçando paralelos entre territorialidade normativa, territorialidade vivida e a imaginação, Luiza Signori e Maurício Rossini dos Santos apresentam "SE O CEMITÉRIO NÃO EXISTISSE, TUDO SERIA O BAIRRO": O(S) TERRITÓRIOS E A IMAGINAÇÃO. Na sequência, Myllena Siqueira Santos, Larissa Letícia Andara Ramos e Luciana Aparecida Netto de Jesus discutem o direito de acesso aos espaços urbanos num contexto de medo e insegurança em DISTRIBUIÇÃO SOCIOESPACIAL DE PRAÇAS URBANAS E OCORRÊNCIAS CRIMINAIS EM ESPAÇOS PÚBLICOS, relacionando distribuição socioespacial de praças e incidências criminais em Vila Velha. E, também lidando com as apropriações dos espaços públicos, ENTRE OS RANCHOS E O MAR: LEITURA DAS FORMAS DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DOS RANCHOS DA BICA NA PRAIA DA TAPERA - FLORIANÓPOLIS/SC, de Artur Hugo da Rosa e Alicia Norma González de Castells faz uma análise socioespacial para refletir sobre conflitos territoriais e estéticos na apropriação de um espaço público que faz parte da orla da praia, na periferia de Florianópolis/SC.

Retomando as discussões sobre apropriação de territórios urbanos e segurança, o trabalho PERCEPÇÕES E DESDOBRAMENTOS SOBRE A SENSAÇÃO DE SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DO CONJUNTO JARDIM MAGUARI, EM BELÉM/PA de Licia Quoos Mayer, Kayan Freitas de Araújo, Ana Paula Soares Müller, Raquel Weiss e Estevan Bacco Bilheri discorre sobre os desdobramentos de intervenções urbanas realizadas em espaços públicos do Conjunto Jardim Maguari, Belém/PA, como medida decorrente da sensação de insegurança em relação ao espaço público.

O estudo intitulado AVALIAÇÃO PÓS OCUPAÇÃO – APO: CONEXÕES ENTRE O AMBIENTE CONSTRUÍDO, COMPORTAMENTO HUMANO E CIDADANIA de Eva da Silva Neta, Tarcísio Dorn de Oliveira, Cristhian Moreira Brum, Paula Gabriela Dalla Porta e Vivian Auxiliadora Laccal Gomes Rauber também explora a qualidade do ambiente construído. Os autores abordam a satisfação do usuário, visando melhor qualidade de vida, sensação de bem-estar e cidadania.

Tendo em vista o viés excludente do urbanismo no Brasil, o artigo O EXERCÍCIO DA CIDADANIA A PARTIR DA ARTICULAÇÃO POPULAR: A COMUNIDADE DO PICI, EM FORTALEZA de Lara Aguiar Cunha e Clarissa Figueiredo Sampaio Freitas relaciona informalidade e planejamento urbano, reconhecendo novas oportunidades de produção do tecido urbano a partir da inclusão da articulação popular no exercício da cidadania. E, aprofundando as reflexões sobre territorialidade e segregação social, em SHOPPING CENTERS, SOCIABILIDADE E SEGREGAÇÃO: UMA ANÁLISE DA PERCEPÇÃO AMBIENTAL NO CASO DE PELOTAS, Laís Becker Ferreira e Eduardo Rocha exploram a percepção dos frequentadores de um shopping center, considerando aspectos atrativos e segregados destes espaços.

Kelly Alcântara Spínola e Ana Emília de Quadros Ferraz ampliam a reflexão sobre a temporalidade dos territórios, ao realizar uma análise espaciotemporal em A PAISAGEM NA ÁREA CENTRAL DO ESPAÇO URBANO DE LIVRAMENTO DE NOSSA SENHORA/BA, para compreender as relações de produção do espaço e interpretar as transformações da paisagem numa área de Centro Histórico.

Ao aliar os conceitos de território e cidadania, entende-se que a acessibilidade aos espaços públicos e os sistemas de mobilidade urbana são indispensáveis para que todo e qualquer cidadão exerça direitos e deveres. A partir desse entendimento, os artigos subsequentes tratam da temática sob diferentes ângulos. Em PROPOSTAS À MOBILIDADE URBANA: PERCEPÇÃO SOBRE OS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE CIRCULAÇÃO DO CONJUNTO JARDIM MAGUARI, EM BELÉM, PARÁ, Kayan Freitas de Araújo, Alberto Patrick Cassiano Lima e Monique Bentes Machado Sardo Leão avaliam a mobilidade urbana em um conjunto habitacional, visando apresentar diretrizes e propostas para mitigação de problemas decorrentes do modelo de planejamento urbano adotado. A seguir, Christian Albers, Jacinta Sidegum Renner e Michele Barth trazem uma compilação de estudos ainda dentro do tema da acessibilidade. ACESSIBILIDADE EM CIDADES BRASILEIRAS: ENTRE O DESCASO QUE SEGREGA E O IDEAL QUE INCLUI identifica, analisa e discute resultados de estudos sobre acessibilidade em espaços públicos ou privados de uso público de municípios brasileiros.

Além da funcionalidade inerente à mobilidade, o ato de caminhar nesta seleção de trabalhos também é abordado como prática estética. Em O CORPO SENSÍVEL NO CENTRO DE CUIABÁ/MT: RELATOS DE UM CAMINHAR CARTOGRÁFICO, Kellen Melo Dorileo Louzich, Fernando Perinazzo Rambo e Evandro Fiorin somam o caminhar à cartografia subjetiva, com a finalidade de experienciar os espaços urbanos cuiabanos. E, destacando a ciclabilidade como alternativa de mobilidade

individual e forma de acesso aos espaços públicos a nível de vizinhança, o artigo A INFLUÊNCIA DO AMBIENTE DE BAIRRO PARA USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE: ESTUDO DE CASO DAS CIDADES DE NITERÓI E RECIFE de Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli, Raquel Bourquard e Fátima Priscila Morela Edra apresenta um estudo de caso realizado em Niterói e Recife visando entender como o ambiente de bairro influencia o uso da bicicleta como meio de transporte.

Com um foco específico nos deslocamentos de crianças pela cidade, Diego Freire Martins e Verônica Maria Fernandes de Lima refletem sobre a participação cidadã das gerações mais novas. Em EXPERIÊNCIAS CIDADÃS: REFLEXÕES SOBRE OS DESLOCAMENTOS DE CRIANÇAS NOS TRAJETOS ESCOLARES, os autores analisam os vínculos das crianças com o ambiente urbano em Quixadá/CE a fim de indicar (des)potencialidades para o desenvolvimento de uma formação cidadã na cidade.

Os trabalhos a seguir discutem territorialidade e cidadania com um olhar sensível a particularidades de grupos sociais específicos. Diana Amorim dos Santos da Silva e Naylor Barbosa Vilas Boas, abordam o território urbano feminino por meio de iniciativas táticas realizadas por mulheres na luta por seus direitos à cidade em MAPEAMENTO DE GRAFFITI FEITOS POR MULHERES NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO: UM EXERCÍCIO DE REFLEXÃO E DE AMPLIAÇÃO DAS ANÁLISES DE TÁTICAS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS. Na sequência, no estudo HABITAÇÕES INDÍGENAS EM BIOMAS BRASILEIROS: MATA ATLÂNTICA, CERRADO E PAMPA, Maria Alice Corrêa de Oliveira, Lorena Costa Colares, Carolina Salzano Rocha e Ana Teresa Cirigliano Villela, tratam do indígena e da relação da sua habitação com o território. As autoras discutem a historiografia da arquitetura indígena, considerando fatores climáticos e materiais disponíveis nos biomas. Já em ENTRE O OÁSIS E O DESERTO: Esconder e revelar, sexualidade e gênero dentro dos parques urbanos, Estevan de Bacco Bilheri, Kayan Freitas de Araújo, Cristhian Moreira Brum e Tarcísio Dorn de Oliveira exploram a territorialidade com um olhar através da sexualidade e do gênero, sensível ao público LGBTQIA+, discutindo como as relações conflituosas dentro dos oásis urbanos impactam na demonstração da identidade real do indivíduo e na sua relação com o espaço. Na sequência, o ensaio FEMINISMO, ARQUITETURA E URBANISMO de Shirley Terra Lara dos Santos nos instiga a pensar sobre a práxis na Arquitetura e Urbanismo com referências teóricas-críticas, destacando a relevância cotidiana da temática feminista. E, nos conduzindo até o Rio de Janeiro durante o período colonial, Alessandra de Sant'Anna e Carolina Mara Teixeira abordam questões raciais na construção social do território conhecido como Pequena África, no trabalho intitulado PAISAGEM E RELAÇÕES INTER-RACIAIS NO RIO DE JANEIRO COLONIAL: FIGURAÇÃO E DIÁSTASE SOCIAL NA PEQUENA ÁFRICA A PARTIR DA PRODUÇÃO DE JEAN BAPTISTE DEBRET DURANTE A MISSÃO ARTÍSTICA FRANCESA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, BRASIL, DURANTE O PERÍODO COLONIAL.

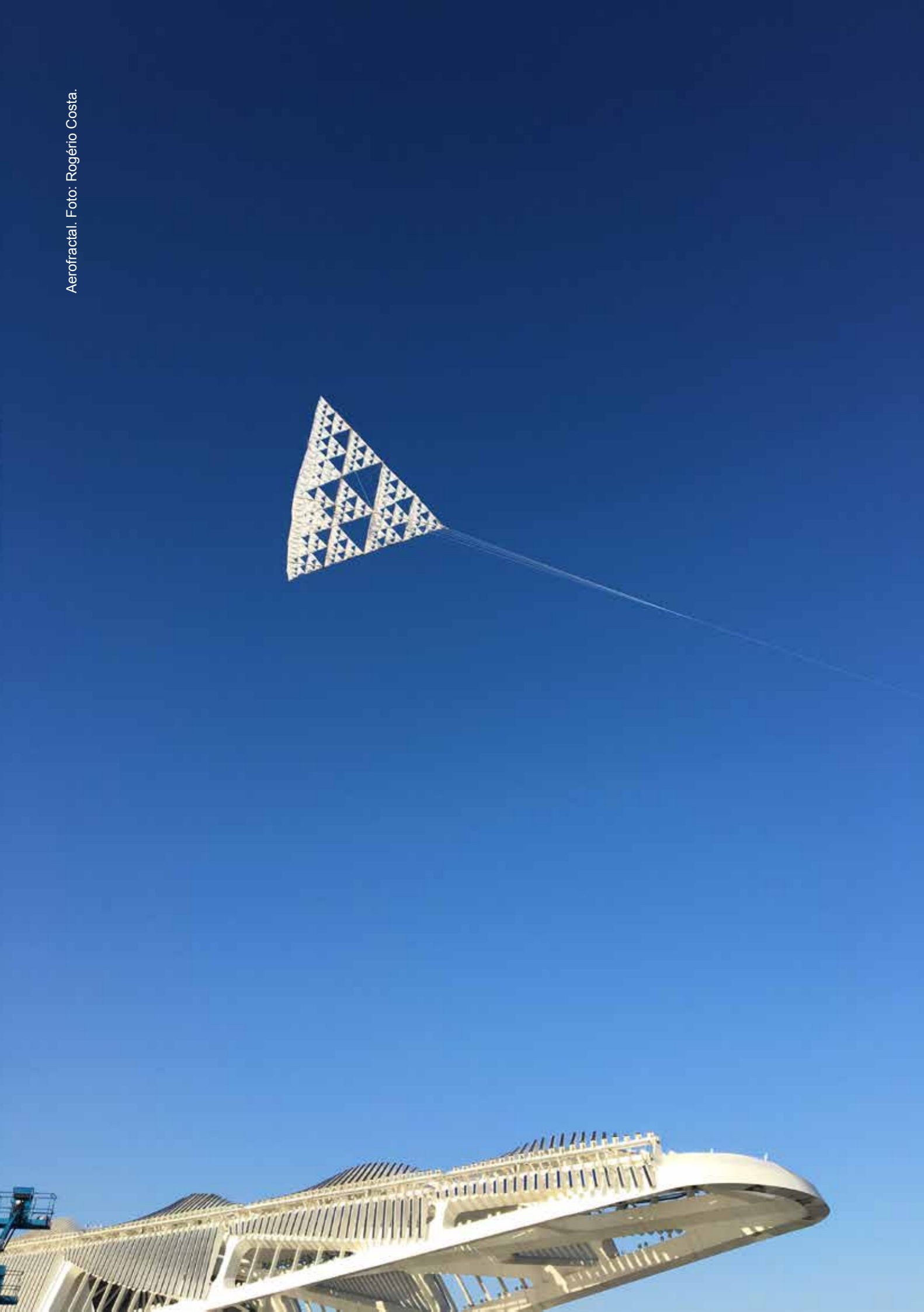
Encerrando esta seção, A IDOSA E A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE GÊNERO: UMA PESQUISA PARTICIPATIVA EM PELOTAS, BELO HORIZONTE E BRASÍLIA de Thais Libardoni, Adriana Portella, Lígia Chiarelli, Sirlene Sopeña, Isolda de Araújo Günther e Adriana Viebrantz Braga discute, com um olhar sensível a questões de gênero, resultados de uma pesquisa transnacional acerca do envelhecimento na comunidade. As autoras analisam a influência da construção de gênero na execução do procedimento metodológico diário fotográfico e na percepção ambiental em cidades brasileiras.

Na seção Parede Branca, FLAMMA de Letícia Pereira Paixão começa nos provocando com uma arte que traz referências a diversas tomadas de território, desde a ideia da colonização de Marte e suas consequências, inclusive climáticas, até as invasões de diversos países pelos Estados Unidos. Todas permeadas por jogos de dinheiro e

poder. Após, em REPRESENTAÇÕES CRÍTICAS DA CIDADE: EXPERIÊNCIA DO MÉTODO COLAGEM/COLLAGES EM SALA DE AULA, Camilla Massola Sumi nos leva para sala de aula, onde a atividade de *collage* visa a compreensão crítica dos aspectos históricos da problematização das cidades, sensibilizando estudantes de Arquitetura e Urbanismo para questões de sustentabilidade, da formação profissional e de cidadania. Na sequência, PANDEMONIUS: HISTÓRIA DE UM POVO, IMAGENS QUE VEM DE DENTRO de Anajara Terra nos provoca apresentando a imagem em sua capacidade de afetar mais do que significar. Já em DOMINGO [COM]VIDA NO PARQUE ITAIMBÉ, Adriano da Silva Falcão, Juliana Lamana Guma, Marina de Alcântara, Hamilton Binato Júnior e Augusto Junges Ebling a provocação é para a apropriação do território urbano através dos eventos Domingo [com]VIDA. Por fim, Paula Pedreira Del Fiol e Eduardo Rocha apresentam GALERIAS COMO ACESSIBILIDADE FRENTE AO TECIDO URBANO? Os autores questionam até que ponto galerias comerciais são acessíveis a todos, ainda que se articulem espacialmente com o território urbano.

Com o leque de interpretações que se abre ao longo desta edição da Píxo, é possível dizer que todos os trabalhos que fazem parte dessa seleção nos provocam a refletir sobre os conceitos de cidadania e territorialidade de diferentes formas, em diversos níveis e sob perspectivas únicas. Entretanto, entende-se que a relevância desta compilação reside em instigar o leitor a ir além, criando novas ramificações a partir desses saberes compartilhados. Talvez uma das grandes lições que podemos aprender ao relacionar os conceitos de Território e Cidadania seja de que, embora tenhamos que lidar com uma visão generalista o suficiente para ao menos ter conhecimento acerca desses diversos campos de saberes, é imprescindível que saibamos reduzir a escala quando necessário, considerando particularidades. Dessa forma, essa edição da Píxo também tem como objetivo provocar essa sensibilidade no arquiteto, urbanista, e em todos os leitores que, de alguma forma, tenham envolvimento com o tema.

Desejamos a todos uma boa leitura.



EDUCAR PARA A CIDADANIA

Entrevista com Helena Copetti Callai

EDUCATING FOR CITIZENSHIP
Interview with Helena Copetti Callai

Helena Copetti Callai¹,
Cristhian Moreira Brum² e Tarcisio Dorn de Oliveira³

Apresentação

Helena Copetti Callai é natural de Ijuí/RS, casada com o professor de história Jaeme Luiz Callai e mãe de três filhos Andréia (Psicóloga), Tomás (Engenheiro Eletricista) e Sergio (Engenheiro Civil). Professora Titular da Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Supervisora de pós-doutoramento e orientadora de mestrado e doutorado no Programa de Pós-graduação em Educação nas Ciências (PPGEC/UNIJUÍ). Professora Colaboradora no Mestrado em Geografia da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS). Professora colaboradora no Doutorado em Didática das Ciências da Pontifícia Universidade Católica de Valparaíso (PUCV-Chile). Suas pesquisas possuem ênfase na geografia, sobretudo, no ensino de geografia, atuando principalmente nos seguintes temas: cidade, cidadania, educação geográfica e epistemologia. Atualmente é bolsista PQ/CNPq – Nível 1D.

Entrevistada

Helena Copetti Callai

Entrevistadores

Cristhian Moreira Brum e Tarcisio Dorn de Oliveira

Roteiro

Cristhian Moreira Brum, Tarcisio Dorn de Oliveira e Eduardo Rocha

Revisão

Cristhian Moreira Brum e Tarcisio Dorn de Oliveira

1 Doutora em Geografia Física pela Universidade de São Paulo (USP) com pós-doutoramento em Educação pela Universidade Autônoma de Madrid (UAM). Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Graduada em Geografia pela Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Ijuí (FAFI / atual UNIJUÍ).

2 Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ) com pós-doutoramento em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Mestre em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Especialista em Gestão Ambiental pelo Centro Universitário Franciscano (UFN). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI).

3 Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ) com pós-doutoramento em Arquitetura e Urbanismo pela Atitus Educação (CESME). Mestre em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Especialista em Artes pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Especialista em Educação: espaços e possibilidades para educação continuada pelo Instituto Federal Sul-Rio-Grandense (IFSul). Especialista em Gestão Pública Municipal pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Cruz Alta (UNICRUZ).

Cristhian Moreira Brum: Ao longo da sua carreira, qual seu entendimento sobre o senso de lugar?

Helena Copetti Callai: O conceito de lugar é, nas minhas pesquisas, recorrente pois considero que é aquele espaço que acolhe a todos nós no decorrer das nossas vidas. É um espaço apropriado pelos que ali vivem e que precisa ser estudado e compreendido pelos que habitam o lugar. Então, o conceito de Lugar se constitui como um conceito chave nas minhas pesquisas e nos textos “Estudar o lugar para compreender o mundo”, e “Espaço de poder ou o poder do espaço” estabeleço as bases teóricas e metodológicas. O lugar é um espaço que tem limites que lhe determinam a extensão, mas que no conceito de fronteira se abre como espaços de intercomunicação e de ligações. Isso diz de estudar o lugar sempre considerando os seus contextos e tendo os referenciais teóricos que iluminam a compreensão das singularidades e da universalidade. Cada lugar tem sua dimensão de espaço absoluto, relativo e relacional, pois é ocupado em si, pela extensão, com seus limites, mas tendo uma posição relativa aos outros lugares. É uma concepção relacional porque não é a dimensão física ou natural que lhe dá as marcas, mas sim a percepção do relacional que é o movimento que faz a vida de cada lugar contextualizado no mundo. Este lugar a ser estudado pode ser a cidade, mas pode ser a escola, o bairro, a região mais ampliada.

Cristhian Moreira Brum: Imaginando as transformações contemporâneas de nossa sociedade, qual o sentido de cidadania que podemos abordar em temáticas ligadas ao território?

Helena Copetti Callai: O território é sempre um espaço apropriado pelo poder e como tal tem marcas que decorrem de regras que são locais, nacionais, mundiais. Num território se manifestam as relações entre as pessoas, que se materializam em edificações, em estruturas que dizem do aparato e aspecto físico e tem também a dimensão da natureza que é o espaço que acolhe (o sítio) e que tem as suas características naturais. As estruturas territoriais não são naturais assim como as fronteiras também não o são, pois são sempre construídas, produzidas pelas pessoas seja nas singularidades de suas vidas bem como nas expressões da sociedade como um todo. Há que se pensar então em espaços de poder, pelas regras do mundo globalizado onde o capital é predominantemente decisivo, e, espaços de poder da população organizada. Estudar as transformações atuais da nossa sociedade atual requer estes entendimentos pois o sentido da cidadania ligada aos territórios será sempre uma conquista que exige muito esforço. A cidadania territorial diz de acesso ao espaço para moradia, para lazer, trabalho, enfim para tudo que uma vida digna merece. Portanto não se pode naturalizar as dificuldades de acesso aos bens que são produto social.

Estudar as temáticas ligadas ao território podem encaminhar a desenvolver os entendimentos que uma justiça social que se apresenta também como uma justiça espacial, não é resultado de acasos, mas é socialmente construída. Os excluídos o são pela força do poder que se estabelece nos territórios e a cidadania só existe como uma conquista, que não temos dúvidas, se constitui como uma luta e com a consciência dos sujeitos. Os lugares de moradia com suas características de acessibilidade, com a infraestrutura necessária, demonstram sempre os processos de exclusão e de inclusão e caracterizar estes lugares e buscar as informações para explicar a realidade se constitui um caminho para exercer a cidadania.

Educar para a formação cidadã pode fazer parte do trabalho escolar na educação básica, articulando o conhecimento científico e o conhecimento do lugar. E para isso é significativo o esforço de dedicação a projetos que abordam os problemas sócio ambientais que se espacializam nos lugares. Na escola é importante ter sempre a referência do que existe no lugar para trabalhar os conteúdos do conhecimento escolar.

Na vida os movimentos e organizações sociais são os caminhos para constituição do exercício da cidadania. Se os territórios são espaços de poder o exercício da cidadania exige conhecer o que acontece e buscar as explicações. E nesses termos o acesso ao conhecimento é fundamental, e junto a clareza da necessária discussão para compreender se o poder só emana do que está externo ao lugar ou se pode-se constituir um poder dos excluídos.

Cristhian Moreira Brum: Como geógrafa e pela experiência na carreira em orientar no mestrado e doutorado, inúmeros arquitetos e urbanistas, qual o aprendizado e a importância dos conceitos de geografia que podem e devem ser abordados na arquitetura?

Helena Copetti Callai: Os arquitetos e urbanistas que oriento em mestrado, doutorado, posdoc e IC tem me ensinado muito pois a interlocução interdisciplinar é fundamental para sustentar as argumentações. E assim alimentam o que estudo e pesquiso acerca da cidade ao tratar para além da geografia. Os conceitos da geografia que sugiro agregar ao olhar do arquiteto são: Lugar, Território, Espaço: absoluto, relativo e relacional, Paisagem. São todos conceitos que remetem a dimensão espacial que concretiza as relações entre as pessoas e as instituições. Agrega-se a dimensão social na interpretação das questões técnicas e operacionais. Parto de que o conhecimento é plural e a cada especialidade é necessário acrescer a dimensão da educação, que diz da formação humana e do exercício da cidadania.

Tarcisio Dorn de Oliveira: Considerando a educação geográfica como possibilidades infundas na abordagem dos conteúdos da geografia em processos do ensino e de aprendizagem, qual seu entendimento sobre a geografia enquanto área fundamental na formação do cidadão, visto que seu objeto de estudo é o espaço concreto e abstrato nas mais diversas searas (política, cultural, social, física, etc)?

Helena Copetti Callai: A educação geográfica oportuniza ir além do simples acesso as informações a respeito do mundo e com sustentação teórica possibilita construir os entendimentos acerca do mundo e da vida na Terra. As estratégias metodológicas do ensino da geografia remetem a estudar o espaço geográfico como o resultado da vida. As histórias das populações ao longo da trajetória da vida humana se concretizam em edificações que demarcam fisicamente o espaço. O trato com a natureza muitas vezes não considera o respeito e os cuidados necessários para a sobrevivência da natureza e daí também da própria humanidade, que é posta em risco. Na escola essas questões precisam ser estudadas diante das demarcações curriculares e cumprimento das políticas públicas. Mas não se restringe a educação escolarizada pois conhecer o espaço em que se vive é condição para compreender a vida vivida. Uma cidade mostra em suas estruturas e paisagens as histórias das vidas de quem ali vive. E por isso é locus de ação, o que não é simples pois vai além de simplesmente aceitar o que existe. O acesso ao conhecimento e a identidade e pertencimento ao lugar podem fazer a diferença e a educação geográfica pode ser uma contribuição ao exercício da cidadania.

Tarcisio Dorn de Oliveira: Considerando Milton Santos sob duas perspectivas de análises – as três faces da globalização e a força do lugar, quais suas reflexões sobre a preservação ambiental e cultural (ou falta dela) nas cidades frente ao capitalismo perverso ao considerar o lugar como uma convergência de oportunidades já existentes, criadas ou a serem criadas?

Helena Copetti Callai: O lugar como convergência de oportunidades é o caminho para construir condições de vida com mais justiça e neste sentido as obras de Milton Santos

encaminham para compreender que existem possibilidades. E esperanças de justiça social e justiça espacial, mas para isso é necessário o acesso ao conhecimento, a busca de informações para compreensão da realidade vivida. As três faces da globalização nos proporcionam elementos para ter esperança ao propor a possibilidade de uma outra globalização e aí considero o conceito de Força do Lugar como importante. Essa ideia indica que a organização das pessoas em busca de condições dignas de vida, exige ter acesso conhecimento e a construção de um olhar crítico reconhecendo que a realidade que é dada como natural, não o é, pois é construída socialmente. Essa proposição da Força do Lugar supõe superar as outras duas faces da globalização, seja aquela que diz da fábula, seja a que reporta ao Estado mínimo. A fábula, que vende a ideia de aldeia global e do acesso de qualquer pessoa a todos os bens é uma ilusão que perigosamente encaminha a pensar que pelo esforço próprio qualquer coisa pode ser acessada. A outra face que diz da morte do Estado é extremamente cruel com os excluídos pois ao tempo em que se pretende um Estado mínimo este mesmo Estado está a serviço do capital internacional. Em nome dessa ilusão se acentuam as desigualdades e se mascara a realidade ao mesmo tempo em que frustra as pessoas que não conseguem compreender os processos de exclusão.

Essa perversidade assentada no lucro oportuniza a exploração sem o cuidado para com a natureza e com as pessoas e nos faz esquecer que somos também natureza e nos constituímos em humanos pela educação e o acesso ao conhecimento é que pode nos libertar. A cultura é o que orienta a construção dos entendimentos e possibilita a compreensão. Pela cultura podemos compreender o que é a vida e, os cuidados em atender a culturas locais encaminha a construir facetas de oportunidades para ter o espírito crítico e desacomodado e elevar o conceito de si próprio com a dignidade cidadã que todos têm direitos.

A formação cultural e o respeito ambiental podem ser motores para criação de alternativas, mas para isso a educação é base e o acesso ao conhecimento imprescindível. As regras do mundo capitalista continuam na proposição da fábula da aldeia global e da morte do Estado e as formas de encarar e superar essas regras impostas só podem ser construídas pela força do lugar. A cidade pode sim se constituir como o lugar de convergência das oportunidades, e existem muitas experiências que mostram caminhos. E se ligam a uma educação para a formação cidadã para o aqui e agora – das crianças, dos jovens e de todos, pois do futuro não sabemos. O acesso ao conhecimento é fundamental. e quem conhece o lugar em que vive sabe do que precisa.



DIREITO À CIDADE

Inter-relações dos espaços públicos com a promoção do bem viver das pessoas

RIGHT TO CITY
Interrelationships of public spaces with the promotion of people's well-being

**Cristhian Moreira Brum¹,
Tarcisio Dorn de Oliveira², Helena Copetti Callai³,
Jeferson Grosse Hardt⁴, Jéssica Patrícia Tolfo⁵ e
Matheus Mendonça da Rocha⁶**

Resumo

O direito à cidade vem tornando-se uma reivindicação cada vez mais comum, reunindo diversas demandas, como o direito à moradia, aos serviços públicos, além do direito de habitar e de agir na gestão e na construção das cidades, a fim de garantir à população, condições dignas de vida, de exercer a cidadania e os direitos humanos. Com o presente artigo objetiva-se aprofundar os conhecimentos acerca da trajetória do direito à cidade e aos espaços públicos como um direito fundamental, de interesse social em prol do bem coletivo. Para a elaboração do trabalho utilizou-se do método de revisão bibliográfica e pesquisa documental. A cidadania é um direito coletivo, assim como o direito à cidade, a qual pode-se dizer que é o direito à vida urbana, e a tudo que ela representa. Porém, atualmente, as cidades estão longe de oferecerem a seus habitantes, condições e oportunidades dignas para que exerçam seus direitos.

Palavras-chave: cidadania, direito à cidade, qualidade de vida.

1 Pós-Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Mestre em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Especialista em Gestão Ambiental pelo Centro Universitário Franciscano (UFN). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI).

2 Pós-doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Instituição de Ensino Superior Meridional. Doutor em Educação nas Ciências da Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Mestre em Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Santa Maria. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Cruz Alta.

3 Pós-doutora pela Universidade Autônoma de Madrid – Espanha. Doutora e Mestra em Geografia pela Universidade de São Paulo. Licenciada e Bacharela em Geografia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ijuí.

4 Doutorando em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Mestre em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Especialista em Gestão Estratégica de Negócios pela Faculdade de Desenvolvimento do Rio Grande do Sul (FADERGS). Especialista em Estruturas de Concreto Armado e Fundações pela Universidade Paulista (UNIP). Bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ).

5 Bacharelanda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Bolsista de Iniciação Científica da Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ).

6 Bacharelando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Bolsista de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Abstract

The right to the city has become an increasingly common claim, bringing together several demands, such as the right to housing, to public services, in addition to the right to inhabit and to act in the management and construction of cities, in order to guarantee the population, decent living conditions, to exercise citizenship and human rights. This article aims to deepen knowledge about the trajectory of the right to the city and public spaces as a fundamental right, of social interest in favor of the collective good. For the elaboration of the work, the method of bibliographic review and documental research was used. Citizenship is a collective right, as is the right to the city, which can be said to be the right to urban life, and to everything it represents. However, currently, cities are far from offering their inhabitants decent conditions and opportunities to exercise their rights.

Keywords: citizenship, right to the city, quality of life.

Introdução

A trajetória na constituição das cidades, desde o início da industrialização, resultante da primeira Grande Revolução industrial, fez com que a população rural, em sua grande maioria, deixasse os campos, e passassem a ocupar os mais diversos cenários urbanos, fenômeno este denominado de êxodo rural, resultando em um aumento exponencial da população nas grandes cidades, que buscavam por mais oportunidades de emprego e melhores qualidades de vida. Este fenômeno existe desde tempos antigos até a atualidade, mesmo que com características diversas, pois a cada tempo e a cada espaço essas características que o marcam são fundamentais para entender as motivações desses movimentos da população.

O processo migratório nas cidades que impulsiona a urbanização apresenta-se como um fenômeno mundial e como processo de urbanização no Brasil teve seu crescimento acelerado a partir da segunda metade do século XX. Esse impulso nos processos de urbanização acelerado, juntamente com as falhas de planejamento e gestão, acarretou em consequências e desafios que se mantêm até os dias atuais, como as desigualdades sociais, a falta de acesso aos serviços básicos de saúde, saneamento básico, habitação e transporte coletivo público.

De certo modo a cada tempo e espaço são movimentos que demarcam a necessidade de saída das pessoas da área rural mais do que a capacidade de receber as populações nas cidades. Resulta daí que a população buscando melhores condições de vida, por vezes passavam mais dificuldades nas áreas urbanas do que nas suas antigas moradias. No entanto, na década de 1960 se deu início a busca pela institucionalização do direito à cidade, que ganhou mais força na década de 1980 com o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, durante o processo de redemocratização do Brasil.

O Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU) surgiu em 1985, onde reuniu-se diversas organizações da sociedade civil, organizações não-governamentais e sindicatos. O movimento inicialmente tinha como objetivo a reivindicação por moradia, porém com o fim do regime militar passou a se ter a ideia de cidade como um espaço de coletividade, a cidade para todos, com serviços públicos, com moradia, com escolas, com transportes públicos, com direito a uma vida mais justa. Na década de 1990 o Movimento Nacional pela Reforma Urbana passou por alterações sendo então denominado Fórum Nacional de Reforma Urbana defendendo o direito à cidade e à cidadania.

Sustentados em Santos (1985) pode-se argumentar que as cidades concretizam no seu espaço e pela sua aparência as ações humanas, e assumem formas que trazem

em si as funções que adquirem uma expressão territorial. Neste sentido sempre “as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo.” (1985: p 2). E, nessa proposição o autor avança discutindo formas e funções de forma basilar para argumentar sobre as cidades.

Pode-se dizer que a forma, em sua qualidade de forma-conteúdo, está sendo permanentemente alterada e que o conteúdo ganha uma nova dimensão ao encaixar-se na forma. A ação, que é inerente à função, é condizente com a forma que a contém: assim, os processos apenas ganham inteira significação quando corporificados. (SANTOS, 1985, p. 2).

Os cenários urbanos refletem a evolução dos espaços urbanos e esclarecem dinâmicas sociais e econômicas, uma vez que, o território urbano compreende além dos aspectos estruturais, políticos, sociais e ambientais, pilares econômicos e jurídicos, a partir, muitas vezes, da convergência de interesses. Mais do que nunca, as cidades são matrizes de promessas, reais ou imaginárias, onde viver com dignidade, do tempo moderno ao contemporâneo, tornou-se uma massa, uma junção de tensões, conflitos e expectativas envoltos de interesses e visões de mundo.

As cidades estão longe de oferecerem a seus habitantes, condições e oportunidades para que de fato exerçam seus direitos sobre a cidade, que em determinados momentos são privados desses direitos, em virtude de diferentes fatores, sejam eles econômicos, sociais, gênero, etnia, ou orientação sexual, acarretando na segregação de grupos. Nessa perspectiva, o desenvolvimento de uma cidade capaz de proporcionar equidade e dignidade para toda a sua população se mostra imperativo, ao passo que o crescimento das grandes metrópoles segue em pleno desenvolvimento e em muitos momentos, sem atender as necessidades desta população.

O método utilizado no presente trabalho, constitui-se por meio dos procedimentos, de uma revisão bibliográfica e pesquisa documental, tendo como principal objetivo aprofundar os conhecimentos do determinado assunto. A pesquisa bibliográfica, baseia-se em um estudo teórico em materiais já publicados em artigos, teses, revistas e dissertações, podendo ser realizada como parte de uma pesquisa experimental ou descritiva. Já a pesquisa documental compreende-se como uma pesquisa que utiliza dados e informações que ainda não foram tratados cientificamente, sendo assim, um complemento à pesquisa bibliográfica.

O direito à cidade visa garantir às pessoas que nela habitam, e também as futuras gerações, condições dignas de vida, de exercer a cidadania e os direitos humanos, como os direitos sociais, civis, políticos, econômicos, culturais, além do direito de habitar e de agir na gestão e na construção de cidades mais justas, inclusivas, sustentáveis e democráticas. Nesse contexto, o artigo intenta estabelecer uma discussão ao relacionar o direito à cidade como um direito fundamental, de interesse social e cidadão em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, para que assim, todo cidadão tenha o direito de viver e conviver em espaços urbanos qualificados.

Espaço urbano e as necessidades das pessoas

Nessa linha de argumentação há que considerar-se que as cidades apresentam espaços que são públicos e outros que são privados, e com este sentido pode-se discutir o direito de cada sujeito à cidade que precisa ser considerada em seu todo, concretizada nos espaços ocupados. A apropriação de espaços públicos pela sociedade e o debate sobre o direito à cidade, destaca-se, ao passo que este direito está intrinsecamente

ligado à acessibilidade dos espaços públicos. Logo, ao adentrar nesses estudos, a mobilidade e a acessibilidade urbana ocupam um lugar de destaque nessa seara.

No Brasil, o direito à cidade está descrito no Estatuto da Cidade, ao dispor sobre o direito de cidades sustentáveis. O Estatuto da Cidade institui mecanismos e processos de gestão participativa e democrática das cidades, onde deve ser aberta à sociedade civil a participação de seus cidadãos. Logo, a democratização das gestões públicas deve propiciar uma melhor qualidade de vida para a sua população, insurgindo para o contexto da acessibilidade, apresentando a mesma como um direito e princípio fundamental para a sociedade.

Desenvolver estratégias inclusivas são fundamentais para que todos os usuários sejam capazes de compreender e se relacionar da melhor forma com o espaço, independentemente de suas limitações. Incluir desde a concepção inicial do projeto o desenho universal, é pensar de forma inclusiva, pois tratar a acessibilidade apenas como normativa de projeto e não como algo inerente aos projetos, faz com que os espaços se tornem apenas adaptativos, e não inclusivos.

A premissa do desenho universal, é que toda e qualquer pessoa possa ter acesso a um produto ou local independente de suas características, desta forma o desenho universal baseado nas premissas da acessibilidade, são fundamentais para o arquiteto e urbanista no momento de criar ambientes realmente inclusivos para toda a população. Logo a acessibilidade vincula-se à qualidade do espaço ser acessível, ao possibilitar que as pessoas cheguem aos lugares com segurança, tornando-o alcançável.

A apropriação de um determinado local, ao passo que se mescla ao direito à cidade, entrecruza com a acessibilidade destes mesmos espaços, partindo desta premissa, os espaços devem ser acessíveis para garantir o direito de ir e vir de todas as pessoas.

A acessibilidade é um conceito amplo, que abrange a possibilidade de acesso fácil e seguro ao meio físico e aos meios de transporte. Deve funcionar como antídoto a obstáculos com que se defrontam as pessoas com necessidades especiais [...] A importância da acessibilidade é incomensurável para as pessoas com necessidades especiais. (RAIOL, 2012. p. 311).

O pensamento de criar espaços urbanos inclusivos, passa necessariamente pela ideia de desenvolver uma cidade inclusiva, independente das necessidades do indivíduo, exigindo o desenvolvimento de uma nova concepção sobre o que é viver em sociedade diminuindo as diferenças. Freijo e Brito (2015) observam que a acessibilidade, antes de mais nada, é uma extensão do direito constitucional da igualdade, garantida na Constituição federal de 1988.

Ao tratar sobre os princípios básicos de igualdade, partindo da premissa de que todos são iguais perante a lei, e que para a mesma, não apresentam distinções de qualquer natureza, o conceito de cidade inclusiva é amplo, inserindo-se não apenas elementos econômicos ou de circulação, mas também políticos, culturais e sociais. Sampath (2011) reforça que uma cidade inclusiva é aquela que busca solucionar não apenas a igualdade econômica, mas também a igualdade social, política e cultural em todos os segmentos da cidade.

Partindo deste princípio o direito à cidade por parte de pessoas com necessidades especiais, é garantida pelo estado, entretanto tornar uma cidade acessível, não necessariamente a torna inclusiva. O conceito de acessibilidade não deve se restringir apenas à criação de rampas, calçadas adequadas e espaços com corrimãos, mas

sim, de uma mudança cultural e das próprias pessoas com necessidades especiais de exercerem os seus direitos assim como a população idosa que a cada ano cresce mais. Logo:

Quando a sociedade onde vivem está organizada como Estado democrático de direito, apresenta-se diversos caminhos para se chegar a uma inclusão “com sensibilidade para as diferenças”, pois a coexistência com igualdade de direitos de diferentes comunidades étnicas, grupos linguísticos, confissões religiosas e formas de vida, não pode ser obtida ao preço da fragmentação da sociedade. (HABERMAS, 2007. p. 172).

Quando se fala em acessibilidade, o conceito não está restrito apenas a pessoas com necessidades especiais, ou com mobilidade reduzida, este termo trata também, do direito de acesso de toda e qualquer pessoa a determinados espaços, sem distinção, ou discriminação, seja de em detrimento de sua etnia, sexo, orientação sexual ou religiosa, estar e pertencer a todo e qualquer espaço da cidade, é um direito do cidadão.

Criar espaços favoráveis a todas as pessoas, desde a sua concepção é fundamental para que haja uma efetiva equidade, caso contrário, a acessibilidade limita-se às normativas, sendo apenas uma etapa do projeto, e não parte integral do mesmo. Tal premissa torna-se fundamental quando, Bahia *et. al* (1998) apresenta que, a modificação do perfil demográfico com o aumento da expectativa de vida; e a necessidade de se promover a integração através da eliminação de barreiras físicas e sociais.

A população está envelhecendo e necessita de espaços urbanos que atendam suas necessidades e somente medidas paliativas, como rampas e elevadores pensados apenas ao final do projeto, mas sim, o desenvolvimento de projetos que tenham desde o seu primeiro traçado a intenção de ser inclusivo e equitativo, através do desenho universal. Nesse sentido, tal concepção de projeto não serve apenas aos que dele carecem, mas sim, uma solução de projeto para todas as pessoas, concebendo espaços adequados, com segurança e qualidades para todos, sem qualquer distinção.

Espaço urbano e sustentabilidade sociocultural

A dimensão social e cultural pode ser vista como um aspecto fundamental do desenvolvimento urbano. Além de permitir a interação da comunidade através da política cultural, ela está intimamente relacionada à formação de identidades individuais e comunitárias e sentido das pessoas pertencentes ao seu ambiente em que vivem. A construção planejada e organizada de desenvolvimento urbano precisa considerar a formação de estruturas socioculturais com base em dois aspectos que se reforçam mutuamente: inclusão social e respeito pela diversidade. Com base nessas estruturas, a sociedade civil deve trabalhar com a tomada de decisões e participar ativamente na definição, monitoramento e implementação de políticas públicas para influenciar sua transformação do lugar em que vive.

Cada lugar possui uma força única, ou seja, cada lugar tem suas próprias peculiaridades e qualidades, e de acordo com Santos (2006), considera-se a força do lugar quando um sujeito tem um elo com seu espaço local, o qual vem perdendo com o processo de globalização, isto é, quando os espaços locais habitam-se ou abdicam-se de seu lugar para espaços globais. Mas, pode-se dizer que nos dias atuais, ainda se tem muitos lugares em que se prevalecem e não se perdem a força da cultura e as organizações sociais, e ainda, se fortalecem com as conquistas sociais e tecnológicas da globalização.

A falta de planejamento e a má organização da urbanização, as quais são vivenciadas pelas cidades latino-americanas, acarretam em favelas, assentamentos informais e moradias inadequadas. Para Pradilla (2016) o processo de acumulação de capital implantado pelo neoliberalismo impulsionou transformações de estrutura sócio-territorial das cidades, correlativas à urbanização e a incorporação da terra rural para expansão urbana.

Na construção dos marcos legais da política urbana, o direito à cidade no Brasil foi assegurado por diferentes normativas que apresentam um conjunto de dispositivos no sentido da promoção da sustentabilidade, compreendendo o direito de ter acesso à moradia no espaço urbano, com infraestrutura de serviços compatíveis às necessidades do cidadão, inclusive de trabalho e lazer, bem como, de conviver com um meio ambiente saudável.

Assim, os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), que fazem parte da Agenda 2030, a qual foi assinada por 193 países, na Cúpula das Nações Unidas em 2015, possuem como premissa superar os principais problemas do desenvolvimento, acarretando no crescimento sustentável global até 2030. De acordo com a Organização das Nações Unidas, um dos objetivos da ODS 11 - tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis é até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (ONU, 2015).

Com uma correta interpretação e regulamentação ao direito à cidade sustentável, vem se transformando num novo direito fundamental, instituído em decorrência do princípio constitucional e das necessidades sociais da cidade. Saule (2007) acrescenta que diversos eventos produziram declarações e cartas acerca da temática urbanística como o propósito, sobretudo, de articular instrumentos de base científica e jurídica que permitam criar dimensão local dos direitos econômicos, sociais, culturais e políticos no âmbito citadino, inclusive como espaço de realização e afirmação de direitos humanos.

Todas as pessoas, sem discriminação de qualquer ordem, devem garantir o direito à cidade e garantir o uso, o aproveitamento da cidade dentro dos princípios da sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. A qualidade de vida urbana é moldada pela constituição, que lhe confere uma força normativa vinculante, o direito à cidade sustentável. Para Osório (2006), o desenvolvimento das funções sociais da cidade é de interesse de todos os seus habitantes, constituindo-se enquanto um interesse difuso, uma vez que todos os municípios são afetados pelas atividades, funções e impactos desempenhados no seu território.

Na Carta Mundial pelo Direito à Cidade de 2006 em seu primeiro artigo, comenta que o direito de usufruir às cidades sustentáveis é interdependente de todos os direitos humanos reconhecidos internacionalmente, incluindo todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais já consagrados e normatizados em tratados internacionais de direitos humanos. Neste sentido, percebe-se que o mundo está indo ao encontro de cidades sustentáveis, sendo que, em vários setores utiliza-se tecnologias da informação e da comunicação com o intuito de favorecer a eficiência político-econômica e amparar o desenvolvimento humano e social, promovendo assim, a qualidade de vida de seus cidadãos.

Espaço urbano e a apropriação dos lugares

A cidade é um espaço de coletividade, no entanto, o direito à cidade é um direito de todo cidadão, o qual diz respeito tanto a quem vive nela atualmente quanto às gerações sucessoras. O direito à cidade refere-se ao direito de habitar, de usar e de atuar na construção de cidades mais justas, inclusivas e democráticas. Além do mais, o direito à cidade deve garantir os direitos humanos, atingindo os direitos sociais, civis, políticos, econômicos e culturais. No entanto, é um compromisso ético, moral e político de benefício a um bem comum essencial para que se possa garantir uma qualidade de vida digna para os habitantes.

Nesse viés, surge a necessidade de se ter espaços urbanos públicos, os quais vêm a serem apropriados por todos os habitantes da cidade, principalmente para manifestações e reivindicação do exercício do direito à cidade, direito a viver, usar e produzir o espaço urbano. Amanajás (2016) entende que a ocupação dos espaços públicos para manifestar e reivindicar novas formas de construção e de vivência dos espaços urbanos torna explícita a necessidade e a importância da apropriação desses espaços pela sociedade, enquanto espaços do exercício da cidadania e das relações comunitárias, da diversidade e do lazer, para o aumento da vitalidade urbana.

Além do mais, esses espaços públicos tornam-se palco para que os excluídos do planejamento e construção das cidades, desempenhem a cidadania e reivindiquem o direito à cidade. Para Amanajás (2016), é nesses espaços que os excluídos como os migrantes e refugiados, jovens, mulheres, idosos, pessoas com deficiência, populações de rua, indígenas e população LGBT, exercem sua cidadania e reivindicam o direito à cidade.

A expressão *direito à cidade* surge em 1968 com Henri Lefebvre. É importante ressaltar que este ano é marcado pelo pensamento progressista e pelos movimentos estudantis, os quais estavam na luta por direitos civis, oposição ao conservadorismo, liberação sexual, entre outros. Logo, sabe-se que esses movimentos tem uma grande importância para as evoluções e as transformações tanto sociais, quanto urbanas.

Lefebvre (2011), aborda as transformações urbanas e discute a construção social do ambiente urbano, a partir do ponto de vista de que a urbanização pode se compor de forma diferente da que se tem nas sociedades capitalistas. Além disso, o autor afirma que o objetivo da obra é permitir que se tenha uma ruptura de pensamentos e ações, estabelecendo novos horizontes. Nesse sentido, pode-se dizer que para transformar ambientes urbanos é de grande importância que se tenha rupturas sociais e de pensamentos por grande parte da população, para que assim, as sociedades, juntamente com as cidades possam se transformar e evoluir.

O direito à cidade é um direito humano, pois a cidade é um espaço de coletividade, que diz respeito às gerações presentes e futuras, haja vista, que o direito à cidade refere-se a um conjunto de direitos como os direitos sociais, civis, políticos, econômicos, culturais, além do direito de habitar e de agir na construção de cidades mais justas, inclusivas, sustentáveis e democráticas, os quais são direitos fundamentais, para que todo cidadão possa viver e conviver no espaço urbano. Para Harvey (2014),

O tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos. O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito

de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e a nossas cidades, como pretendo argumentar, é um dos nossos direitos humanos mais preciosos, ainda que um dos mais menosprezados. (HARVEY, 2014, p.28).

Torna-se evidente que o direito à cidade é um dos mais valiosos direitos humanos coletivos, o qual quer dizer direito à vida urbana, à habitação, à dignidade. Entretanto, o mesmo vem sendo negligenciado desde o processo de urbanização, o qual associado às falhas de planejamento e gestão, provocou consequências e desafios que permanecem presentes na contemporaneidade brasileira. Atualmente as cidades são consequências da concentração de poder político e econômico nas mãos de poucos e de desigualdade para a maioria.

Com a regulamentação do Estatuto da Cidade, a concepção do *direito à cidade* ganha corpo, incorporando o direito à terra urbana, ao saneamento, à infraestrutura, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer (BRASIL, 2001). Em consequência disso, em 2004 criou-se o PNDR (Política Nacional de Desenvolvimento Regional), em que se focava em vários eixos setoriais de intervenção, e vários destes tinham o enfoque de combate às desigualdades.

Entretanto, o direito à cidade não pode ser assimilado a demanda por infraestruturas e equipamentos urbanos por si só, pois esses benefícios podem ser oportunizados sem que nenhuma mudança ocorra ao modo capitalista e à maneira hierárquica e segregadora, sendo assim, o direito à cidade se difere de uma política urbana estatal. Segundo Lefebvre (2011) as primícias do que considera como direito à cidade:

[...] se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade. (LEFEBVRE, 2011, p.134).

O direito à apropriação nada mais é que um direito à cidade, no entanto, nem todos os habitantes possuem a oportunidade de usufruir desses espaços públicos, pois muitas vezes são privados desse direito, devido a diferentes fatores, sejam eles sociais, econômicos, de gênero, de etnia, ou até mesmo de orientação sexual, o que acaba acarretando na segregação dos grupos.

Cada espaço se torna um lugar único, pois a forma aparece como uma determinação do que é e representa determinado espaço público, e como a sua vivência o torna em um lugar específico. Para Santos (2006) cada lugar, irrecusavelmente imerso numa comunhão com o mundo, torna-se exponencialmente diferente dos demais. Ou seja, cada lugar é único com suas qualidades e particularidades, haja vista, que não há dois lugares iguais devido a força que cada um possui.

Percebe-se o quão fundamental é o direito a cidade, a coletividade, a apropriação dos locais e espaços públicos para o bem-estar da população em geral. Mas, mesmo nos dias atuais, muitas vezes esse direito é negligenciado, devido às falhas de planejamento e gestão, sendo que é um compromisso ético, moral e político de benefício a um bem comum essencial, para que se possa garantir uma qualidade de vida digna para os cidadãos.

Conclusão

O estudo do direito à cidade, possibilita de forma ampla, um panorama sobre a melhora na qualidade de vida da população, uma melhor relação com os espaços públicos e privados, e a capacidade de exercer os seus mais diversos direitos como cidadão. É possível que existam políticas de desenvolvimento público, que permitam a criação de uma cidade mais justa e segura, para todos os grupos pertencentes aos cenários urbanos, esta inclusão, e este direito ocorre principalmente quando existe o incentivo à diversidade, junto da acessibilidade.

O direito à cidade é um direito humano e coletivo, que diz respeito tanto a quem nela vive hoje quanto às futuras gerações. É um compromisso ético e político de defesa de um bem comum essencial a uma vida plena e digna em oposição à mercantilização dos territórios, da natureza e das pessoas. É de suma importância o papel dos gestores e da própria população no processo de urbanização do desenvolvimento das cidades, notadamente no que tange aos processos de planejamento das políticas urbanas.

Percebe-se a clarividente constitucionalidade do direito a cidade dos cidadãos, entretanto se percebe o quão longe o Brasil está para o pleno atendimento. Com a necessidade inequívoca, o direito à cidade é um projeto que consiste em pensar uma cidade que não existe, mas que pode existir, com planejamento e gestão, longe da lógica de produção e reprodução capitalista. É, sobretudo, um desafio planejar uma urbanização inclusiva e sustentável em um país que a que a falta de gestão e planejamento é sinônimo de normal.

Pode-se perceber que ainda há problemas consequentes ao processo de urbanização acelerado, juntamente com as falhas de planejamento e gestão que ocorrem até os dias atuais, em que ainda é comum se ver grandes desigualdades sociais. No entanto, deve-se ter noção política e cultural do direito à cidade, para que seja possível a construção de uma ética urbana fundamentada na justiça social e na cidadania. Assim, se predominam os direitos humanos, os quais estabelecem os preceitos, instrumentos e procedimentos que viabilizam as construções necessárias para que a cidade exerça a função social.

Mostra-se evidente a necessidade de haverem políticas publicadas, destinadas à integração de grupos minoritários da sociedade, para que os mesmos, de forma equitativa, tenham acesso aos mesmos espaços, sejam eles físicos, ou pertencentes a um determinado grupo. Desta forma destaca-se a importância do poder público no cenário urbano, não somente em questões legais, ou de infraestrutura, mas também social e cultural, pois as políticas certas voltadas para a cultura e lazer, são capazes de integrar, e de criar o senso de pertencimento da população, e consequentemente propiciando o acesso das mesmas aos espaços.

A cidadania é um direito de todos, assim como o direito de acesso ao solo urbano e à moradia nas cidades. No entanto, o direito à cidade é um direito fundamental, é o direito à vida urbana, e a tudo que ela representa enquanto local, permitindo o uso pleno e completo desses locais. Porém, pode-se dizer que é quase impossível promover mudanças significativas no padrão que se encontra atualmente as nossas cidades, com desigualdade e exclusões sociais, falta de acesso aos serviços básicos de saúde e ao saneamento básico, se não houver uma reforma do Direito, com o auxílio dos agentes públicos.

Referências

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia. *Direito À Cidade, Cidades Para Todos E Estrutura Sociocultural Urbana*. Brasília, 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/55559/Downloads/Texto%2001.pdf>. Acesso em: 29 de maio de 2022.

BAHIA, Sérgio Rodrigues et. al. *Município & acessibilidade*. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Assembleia Nacional Constituinte, 1988.

BRASIL, Lei 5788/90. *Estatuto da Cidade*. Presidente da República em 10 de julho de 2001.

CARBONARI, F.; LIMA, R. S. Cidades seguras. In: COSTA, M. A. (Org.). *O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos de política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana*. Brasília: Ipea, 2016.

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão; BRITO, Viviane Gomes de. *Planejamento Urbano e Acessibilidade: O Direito A Uma Cidade Inclusiva*. Maranhão, 2015. Disponível em: http://sou.undb.edu.br/public/publicacoes/revceds_n_2_planejamento_urbano_e_acessibilidade_o_direito_a_uma_sociedade_inclusiva_alexandro_rahbani_viviane_gomes_de_brito.pdf. Acesso em: 12 maio 2022.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO. *Carta Mundial pelo Direito à Cidade*. 2006. Disponível em: <https://goo.gl/tKUPk9>. Acesso em: 20 abril. 2016.

HABERMAS, Jürgen. *A inclusão do outro: estudos de teoria política*. São Paulo: Loyola, 2007.

HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: Do Direito À Cidade À Revolução Urbana*. São Paulo: Martins Fontes. 2014. Disponível em: <https://www.procomum.org/wp-content/uploads/2019/04/David-Harvey-Cidades-rebeldes.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2022.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Relatório brasileiro para o Habitat III*. Brasília: ConCidades; Ipea, 2016.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro Editora. 2011. Disponível em: https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf. Acesso em: 20 de abril de 2022.

ONU – Organização das Nações Unidas. *Espaço público*. Brasília - BR. ONU, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 06 de junho de 2022.

OSÓRIO, Leticia Marques. *Direito á Cidade como Direito Humano Coletivo*. In: *Direito Urbanístico: estudos brasileiros e internacionais*. Belo Horizonte. Del Rey: 2006.

PRADILLA, Emílio. *Las Transformaciones de los conflictos y los movimientos sociales em lãs ciudades latinoamericanas*. In: CARRIÓN, Fernando; ERAZO, Jaime.(Orgs). *El Derecho a La Ciudad em America Latina. Visiones Desde La Política*. 2016. Disponível em: <https://www.flacso.edu.ec/portal/pnTemp/PageMaster/8mp0ap1b0ms2fzgx1gzumnbmie2cz1.pdf>. Acesso em: 21 abril 2022.

RAIOL, Raimundo Wilson Gama. Acessibilidade Física, Educação, Saúde e Trabalho: integrantes do mínimo existencial indispensável às pessoas com necessidades especiais, à luz dos direitos humanos e de fundamentos constitucionais, na era da globalização. In: MATTOS NETO, Antonio José de; LAMARÃO NETO, Homero; SANTANA, Raimundo Rodrigues (Org.). *Direitos Humanos e Democracia Inclusiva*. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 311

SAMPATH, Padmashree Gehl. *Cidades inclusivas: uma perspectiva asiática*. Disponível em: <http://desafios2.ipea.gov.br/sites/000/17/edicoes/59/pdfs/rd59art02.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2011

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/1799/A%20natureza%20do%20Espa%C3%A7o.pdf?sequence=1>. Acesso em: 05 de junho de 2022.

SAULE, Nelson. *Direito Urbanístico: vias jurídicas das políticas urbanas*. Porto Alegre. Sérgio Antônio Fabris Ed:2007.

TEMPO E PROJETO EM ABBAS KIAROSTAMI¹

TIME AND URBAN DESIGN IN ABBAS KIAROSTAMI

Germana Konrath² e Paulo Reyes³

Resumo

Este texto coloca em diálogo obras de Kiarostami com o processo projetual em urbanismo. Saímos de um enfoque espacial e territorializante, para pensar o projeto desde uma matriz temporal. Estabelecemos pontes a partir de sua filmografia por dois caminhos: a ideia de projetar o tempo, enquanto capacidade de imaginar e ficcionalizar realidades futuras, passadas e presentes; e a possibilidade de temporalizar o projeto, espaçá-lo, para torná-lo mais permeável a outras vozes excluídas do processo. A investigação é guiada pela pergunta: que contribuições o legado de Kiarostami pode provocar no processo projetual em urbanismo? Nesse debate, nos aproximamos teoricamente de Deleuze e Rancière e problematizamos práticas projetuais consensuadas em nosso campo. A proposta resulta na inclusão de um viés necessariamente político em uma práxis pretensamente neutra e técnica do projeto da cidade. Lançamos, então, a sugestão de operar pela ideia de pensar-fazer, como possível tensionamento ao tradicional saber-fazer projetual.

Palavras-chave: Abbas Kiarostami, projeto urbano, processo projetual, política, espaçamento.

Abstract

This text puts the production of Kiarostami in dialogue with the process of design practice in urbanism. We leave a spatial and territorial approach, to think about designing from a temporal matrix. We establish connections based on Kiarostami's filmography in two ways: the idea of designing time as a capacity to imagine and fictionalize future realities, but also past and present ones; and the possibility of temporalizing designing process, enlarging it, in order to make it more permeable to other voices excluded. This research is guided by the question: What contributions can Kiarostami legacy make to urban design process? We approach Deleuze and Rancière theories and the proposal results in the inclusion of a necessarily political bias in an allegedly neutral and technical practice of the city design. Therefore, we suggest to work based on the idea of thinking-how, as a possible tension to the traditional design based on know-how.

Keywords: Abbas Kiarostami, urban design, design process, politics, time-spacing.

Começo

Este texto foi escrito enquanto a cidade deixou de ser lugar de encontro, num momento em que estivemos fisicamente apartados parecendo viver num tempo em suspensão. Neste agora, nossa percepção sensorial do ambiente externo foi e ainda é significativamente reduzida à visão e à audição. Convidamos, assim, a reflexões críticas que partem de experiências estéticas onde imagem e som são os principais recursos sensoriais – e que nos provocam a pensar a cidade, justamente enquanto nosso presente se alimenta de imagens-memória e projeções-futuro.

Este texto é provocado assim, pela chamada da revista, quando se propõe debater cidadania e territórios. Entendemos que a territorialização, desterritorialização e reterritorialização⁴ de saberes, campos e práticas, aqui apresentadas a partir da filmografia de Abbas Kiarostami, ajudam a arejar e expandir territórios do campo da arquitetura e do urbanismo, especialmente do processo de projetar cidades. Nossa pesquisa busca trazer contribuições à revista no sentido de “discutir saberes que fortaleçam diferentes culturas, lugares, percepções e olhares, vivenciados por meio de experimentações humanas e cidadãs, compreendendo e ampliando o conhecimento sobre relações e comportamentos humanos com o seu território” (chamada da revista Pixo número 22).

Colocamos em diálogo, portanto, uma seleção de filmes do poeta e cineasta Abbas Kiarostami com a prática projetual em urbanismo. O tempo é pensado, neste estudo, como protagonista de projeto. Saímos de um enfoque essencialmente espacial e territorializante, ao qual estamos habituados, para pensar o projeto desde uma matriz temporal. Procuramos estabelecer pontes a partir das imagens-tempo⁵ na produção artística de Kiarostami. São imagens cujas temporalidades nos lançam ao projeto por dois caminhos.

O primeiro se dá enquanto capacidade de imaginar e de ficcionalizar realidades, enquanto possibilidades abertas de futuro, mas também de passado e presente, onde projeto é dispositivo de enunciação narrativa sempre editável, disponível à contínua transformação. O segundo caminho é da ordem de temporalizar o exercício projetual, de alargá-lo e espaçá-lo, a fim de torná-lo mais permeável a outras vozes que estariam inicialmente excluídas do processo. Abre-se espaço, portanto, para que imagens não hegemônicas insurjam em diferentes momentos da prática projetual. Abre-se espaço operando um esgarçamento temporal. Entendemos que exista uma duração promovida pela arte, especificamente em trabalhos como os de Kiarostami, insuflando tempo imagens adentro.

Convocamos o cineasta a fim de debater possibilidades de projetar o tempo e de temporalizar o projeto. Entendemos que o autor iraniano nos ofereça distintas formas de manifestar, representar e, acima de tudo, apresentar o tempo. Ou, como diria Rancière, referindo-se ao regime estético das artes: “[...] possíveis maneiras de fazer, formas de visibilidade, modos de pensabilidades, seus possíveis e seus modos de transformação” (2009, p. 13).

A investigação é guiada pelas seguintes perguntas: Como podemos nos aproximar do legado de Kiarostami e conectá-lo ao pensamento projetual em urbanismo a partir do mote do tempo? Que contribuições esse legado pode provocar no processo de projeto? E, finalmente, se projetar, por definição e por prática, fala de futuro e daquilo

¹ Texto previamente apresentado no IV Colloque International Imaginaire: Construire et Habiter la Terre: mégalopoles, métropoles, villes à la campagne, villes décroissantes. Quels imaginaires pour la ville de demain?, 2021, Saint Étienne, França. (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03738633>).

² PROPUR/UFRGS.

³ PROPUR/UFRGS.

⁴ Cf. DELEUZE & GUATTARI, 1997.

⁵ Cf. DELEUZE, 2005.

que está em frente, em que medida suspender o tempo, no presente, pode dizer de transformação e de abertura no aqui-agora de projeto?

A fim de aprofundar essas questões, nos aproximamos teoricamente de dois pensadores contemporâneos: Gilles Deleuze e Jacques Rancière. Deleuze é chamado pelo caleidoscópio de imagens e acepções de tempo defendidos ao longo de sua trajetória, atualizando pensadores que o precederam (principalmente Henri Bergson) e também por sua pesquisa sobre o tema na linguagem cinematográfica. Já Rancière comparece no estudo por defender que a estética seria base da política e não um processo posterior.

Ambos dialogam com Kiarostami, que nos parece contribuir para o processo projetual por meio de suas imagens abertas – que escapam à própria temporalidade do filme. São imagens que carregam seu próprio tempo, fazendo-o irromper, condensado na tela. Nos obrigam, enquanto espectadores, a essa imersão na profundidade do presente, preenchendo ativamente espaços esgarçados que perduram em frente a nós. O cineasta produz outros tempos a partir de seus processos em vez de nos entregar soluções e resultados prontos. Propomos, então, debater que temporalidades podem abrir o projeto em urbanismo para outras imagens e pensamentos de cidade a partir de um viés poético-político.

Explicitamos, neste texto, a necessidade de operar de forma política, como diria Rancière, a fim de criar interferências e fricções estéticas em situações postas, suspendendo consensos. Pretendemos, assim, estender determinadas ações no tempo, nomeadamente ações projetuais, para que aqueles que não faziam parte possam, mesmo que de maneira singular, emergir, tomar voz em processos que moldam nosso universo urbano comum.

Acreditamos que a linguagem do cinema, em especial, apresente algumas características comuns à do projeto. Tanto o filme quanto o projeto contam histórias, apresentam e representam narrativas – no caso do projeto em urbanismo, narrativas da cidade e sobre a cidade. Em ambos temos, tradicionalmente, um processo conduzido por um autor, seguindo uma espécie de roteiro e uma expectativa de materialização de pensamentos em imagens, em linguagem visível e, principalmente no caso de projeto, inteligível. Em ambos identificamos um processo historicamente fechado, que é sintetizado em um produto final, ao qual chamamos de obra (cinematográfica ou arquitetônica/urbanística), de forte traço autoral e que responde, muitas vezes, por um status de obra prima: concluída e impermeável, a ser entregue aos usuários/espectadores para usufruto, numa atitude passiva.

Nosso intuito é problematizar essa visão e esse *modus operandi* bastante estabilizados de projeto, onde o tempo não se faz presente enquanto agente de transformação. O tempo, no processo de projeto tradicional, comparece enquanto elemento a ser reduzido, em vez de dilatado – posto que o objetivo é chegar a um produto-síntese final da maneira mais direta e eficiente possível e, concluída esta etapa, espera-se que a obra idealizada e construída seja preferencialmente durável, quiçá perene. Sugerimos uma torção na máxima capitalista de que “tempo é dinheiro”. Em vez de procurar “otimizar” os tempos em nome de um desfecho único e resolutivo de um problema dado – amparado em narrativas de “sucesso comprovado”, como o quadro de referências utilizado amplamente no ensino da arquitetura e do urbanismo –, buscamos identificar valores e possíveis contribuições em processos dialéticos e lentos. Acreditamos na suspensão e espaçamento temporal, na não-entrega, na não-conclusão de um projeto em sua “cadeia produtiva”. Seriam táticas projetuais mais inclusivas e coerentes com a natureza essencialmente plural e conflitiva da sociedade que configura e habita nossas cidades, em sua constante transformação.



Figura 1 – Imagem do filme *Duas soluções para um problema*, 1975 © Abbas Kiarostami. Acervo: Kiarostami Foundation. Fonte: <https://mk2films.com/en/film/two-solutions-for-one-problem/>

Meio

Kiarostami é reconhecido por sua experimentação constante; pela incompletude de suas propostas, que não seguem roteiros fechados; por envolver agentes não legitimados no campo artístico (ao trabalhar com atores não profissionais, por exemplo); pela ousadia técnica/tecnológica de suas filmagens; pelo amadurecimento de cada proposição em seu contexto; pela leitura de cenários a partir de uma aproximação sensível e não mediada; pela exploração de distintas linguagens artísticas como método de pesquisa e expressão; por sua postura não reverente nem dogmática frente aos temas abordados; e, finalmente, pela visão política dos pequenos processos socioculturais e de seu potencial transformador para o ambiente onde se desenvolvem.

Já em sua primeira produção cinematográfica, *O pão e o beco*, de 1970, Kiarostami elabora um roteiro simples que, porém, mantém seu final em suspensão. De forma ainda mais contundente, esse procedimento se repete dois anos depois em *O recreio*. Finalmente, em *Duas soluções para um problema*, de 1975, temos não apenas um final que pode ser continuado, mas um destino bifurcante. Dois possíveis encerramentos nos são apresentados sem que haja menção à opção mais adequada. Não há apelo a uma lição de moral entregue no filme. Percebemos, nessas obras, a vontade do diretor de não nos oferecer um fechamento único ou uma melhor solução para suas histórias. O diretor poderia, facilmente, criar tanto um outro final quanto um outro início para suas narrativas que, no entanto, insistem em iniciar pelo meio e seguir em aberto, com pontos de interrogação lançados à plateia. O tempo se bifurca em *Duas soluções para um problema*: são dois universos paralelos, simultâneos, até mesmo impossíveis⁶, como diria Deleuze. Em *Recreio*, somos tomados por uma ansiedade em entender até onde aquele menino irá e, mesmo quando o filme acaba, seguimos com essa sensação. Ela dura e perdura no tempo para além do filme, que segue em aberto.

Mesmo em *O pão e o beco*, a narrativa não se conclui, apenas toma um novo rumo. Ganha novas possibilidades a partir das trocas de relação e de personagens a interagir

⁶ A impossibilidade se caracterizaria pela inexistência de uma continuidade possível entre as séries, por um hiato no *continuum*, pela quebra da continuidade entre elas. Conforme análise do tempo em Deleuze realizada em PELBART, 2015.

com o cachorro que protagoniza o filme junto ao menino. Por mais banal que possa soar, trata-se de uma opção ousada e de um movimento de resistência do autor que, frente às demandas institucionais e pedagógicas do *Kanum*⁷ e do governo, consegue fugir à linearidade das narrativas e à necessidade de uma moral declarada. O próprio cineasta declara: “Nenhuma lei é tão séria que mereça ser respeitada.” (KIAROSTAMI In: MACHADO, 2004, p. 218).

Não há um recurso tecnológico, por meio de linguagens interativas, por exemplo. Kiarostami não pretende nos possibilitar uma, entre duas, três ou múltiplas escolhas. Nosso campo de imaginação é ilimitado, no antes e no depois. O cineasta emancipa o espectador – se quisermos usar palavras de Rancière (2010) – a quem retira de um possível estado de alienação. Talvez seja essa força de pensamento que tenha permitido a Kiarostami ser tão ousado, tão experimental, mesmo ao realizar filmes em uma instituição governamental com fins didáticos como o *Kanum*, ou seguir sua produção no regime totalitário e de censura no Irã.

Outro artifício utilizado neste sentido é a renúncia de diálogos verbais em diversos de seus filmes. Temos uma construção narrativa visual sem contar com um “áudio guia” ou legendas que nos sirvam de suporte. Nelas, a ficcionalidade é, como afirma Rancière “a potência de significação inerente às coisas mudas e à potencialização dos discursos e dos níveis de significação” (2009, p. 55). Seja pela ausência de desfecho ou pelo aspecto quase lacunar das narrativas, Kiarostami nos mantém atentos, em suspense e em suspensão. Somos jogados para dentro do processo criativo: precisamos imaginar. Sua capacidade subversiva irradia abertura também quanto à falta de decupagem ou roteiro prévio – motivo, inclusive, de reclamação por parte da equipe, como nos conta o cineasta – e mesmo quanto à indefinição entre verdadeiro ou falso. Kiarostami quebra a linha, geralmente muito nítida, entre o que acontece no filme e o que acontece na realidade, tensionando a tradicional separação entre documentário e ficção.

Aqui não vamos adentrar essa questão específica, mas vale nos determos nas consequências dessa postura acerca das temporalidades que são friccionadas em seus filmes, alterando nossa percepção sobre passado, presente e futuro. Em *Close Up*, 1990, o cineasta parte de uma inquietação surgida ao ler uma matéria de uma revista (Soroush) comentando a história (real) de Hossein Sabzian – um tipógrafo humilde, desempregado, amante de cinema, que é preso e será julgado pelo tribunal iraniano por ter fingido ser o famoso cineasta Mohsen Makhmalbaf. Kiarostami comenta que, naquela situação, identificou a existência de dois graus de juízo distintos: o da lei e o da arte. “Se um juiz não tem, habitualmente, tempo suficiente para prestar atenção àquilo que um ser humano vive interiormente, a arte dispõe desse tempo” (KIAROSTAMI In: MACHADO, 2004, p. 230-31).

Todo o filme se desenrola a partir de dualidades: os atores são, na verdade, os próprios personagens e o julgamento está, de fato, acontecendo; porém há uma câmera propositalmente registrando o plano geral – o olhar distanciado e pretensamente neutro da Lei – enquanto outra, em *close*, se atém à imagem de Sabzian e seu julgamento interno, associado à arte e à relação do ator/personagem com o cinema. Finalmente, parte da obra é filmada no momento dos acontecimentos, outra é feita por reconstituição e uma terceira ainda segue o desenrolar dos fatos, que só tomarão aquele novo rumo graças à intervenção de Kiarostami, num devir-transformação.

A filmagem passa a operar um tempo distinto, torna-se o elemento essencial do vir-a-ser do acontecimento. Mais do que aceitar o pedido de Sabzian para dar voz à sua

versão dos fatos e revelar seu sofrimento, Kiarostami o convida a protagonizar sua própria narrativa. E é o estar-sendo-filmado que impulsiona novos acontecimentos e ações por parte daqueles que entram em cena. Não há apenas um paralelismo ou cruzamento entre as duas realidades – cria-se um novo presente possível para a história documentada em *Close-up*. Nas palavras de Deleuze, esses trabalhos artísticos têm a potência de “suscitar acontecimentos, mesmo pequenos, que escapem ao controle, ou engendrar novos espaços-tempos, mesmo de superfície ou volume reduzido” (1992, p. 218).

Kiarostami não utiliza o vocabulário do “empoderamento”, por exemplo, que muitas vezes só reforça a ideia de que alguém detém o poder e que esse alguém deve outorgá-lo a outrem, de forma a legitimar uma participação política. A partilha comum acontece a partir de ações micropolíticas espontâneas. Rompe-se a barreira policial presente a partir dessa paisagem sensível favorável, que Kiarostami realiza durante suas filmagens. O diretor coloca Sabzian, um “qualquer”, no centro do trabalho, é dele que o filme emerge. Não existe, nesse ou em outros trabalhos do cineasta, o momento em que a figura do diretor/autor transmite um conhecimento como quem “civiliza” ou “qualifica” uma pessoa ou uma comunidade, pressupondo inferioridade.

Rancière alerta para esse conceito perigoso de minoridade e de inferioridade atrelado à falta de capacidade para usufruir de experiências sensíveis, como prescreveram a seu tempo Platão e Aristóteles⁸ e como seguiram fazendo, segundo o autor, as classes dominantes dos dois últimos séculos. A manutenção “harmoniosa” de cada classe em seu lugar e de cada um em seu papel seria o que Rancière chama de partilha policial do sensível: uma noção forjada na ideia de inferioridade dos trabalhadores que deveriam ser mantidos em suas ocupações, espaços e tempos condizentes com suas “capacidades de sentir, de dizer e de fazer que convém a essas atividades” (RANCIÈRE, 2010, p. 64).

De acordo com o filósofo, a postura das classes dominantes, inclusive de intelectuais, desde a metade do século XIX, foi a de evitar a ruptura desse elo criado entre ocupação e capacidade. Para isso, intensificou-se a ideia de que os “pobres trabalhadores despreparados” não poderiam ser expostos às experiências estéticas que ali se inauguravam:

Havia demasiados estímulos desencadeados de todos os lados, [...] demasiadas imagens de prazeres possíveis postas em frente dos olhos dos pobres das grandes cidades, demasiados conhecimentos novos vertidos para dentro das frágeis cabeças dos filhos do povo. Essa excitação da energia nervosa dos destinatários era um sério perigo. O que daí resultava era um desencadeamento de apetites desconhecidos que, a curto prazo, produziam novos ataques contra a ordem social, e que, a longo prazo, conduziam ao esgotamento da raça trabalhadora e da sua solidez. [...] Era esta de fato a grande angústia das elites do século XIX: a angústia perante a circulação dessas formas inéditas de experiência vivida, capazes de dar a qualquer indivíduo que passa na rua, a qualquer visitante ou qualquer leitor os materiais suscetíveis de contribuir para a reconfiguração do seu mundo vivido. Esta multiplicação de encontros inéditos representava também o despertar de capacidades inéditas nos corpos populares. A emancipação, ou seja, o desmantelamento

7 Centro para o Desenvolvimento Intelectual da Criança e do Adolescente do Irã, à época.

8 KIAROSTAMI, Abbas. In: MACHADO, 2004, p.182.

da velha partilha do visível, do pensável e do fazível, alimentou-se dessa multiplicação. (RANCIÈRE, 2010, p. 69-70).

Quando aceitam atuar em *Close-up*, desempenhando seus próprios papéis, os integrantes da família Ahankhan também acabam por se ver, de certo modo, tornando real e presente um desejo de participar do cinema iraniano acenado no passado. O julgamento no presente, com suas consequências futuras, se altera frente a esse novo fato. Mas não apenas. Por meio da reconstrução de cenas anteriores ao julgamento, Kiarostami intervém no passado da história, editando-a. Passam a existir dois passados, portanto, para todos esses agentes/atores? Qual presente é mais real? Como seria o futuro de Sabzian e da família Ahankhan caso Kiarostami não tivesse proposto filmar aquele episódio? Como postula Rancière, “O real precisa ser ficcionado para ser pensado” (2009, p. 58).

Kiarostami não convida Sabzian a atuar em um de seus filmes, simplesmente. O cineasta percebe, intui talvez, o momento desse ato político quando Sabzian toca a borda policial, se fazendo passar pelo também diretor de cinema iraniano Makhmalbaf. E ali, justamente, Kiarostami promove uma certa suspensão das certezas, em um momento crucial do tribunal, onde a lei irá decidir o futuro do proletário que quis fazer parte, que pretendeu infiltrar-se na partilha sensível da comunidade artística, da elite cultural.

O diretor possibilita que aquele momento se estenda para outras dimensões além daquele policial, trazendo a câmera da arte em close-up, de tal forma que a partilha sensível soasse mais suscetível à entrada de Sabzian. E eis que as identidades se borram. E eis que Sabzian desenvolve seu ato político, torna-se voz e torna-se parte. E há que se sublinhar, o faz sendo ele mesmo, seu personagem. O cineasta não dirige as ações, não escreve o roteiro, mas cria as condições em que todo drama passa a se desenvolver, de maneira bifurcante: um tempo presente que se desenrola em novas possibilidades futuras, mas também em edição de fatos passados.

Aproximando essa postura de Kiarostami em *Close-up* à prática projetual, cabe recordar que o projeto designa quem faz parte, configurando o espaço urbano, suas bordas e periferias, fala de presente e de futuro e, muitas vezes, o faz baseando suas posturas em um passado interpretado de maneira unívoca, a partir de uma narrativa única. A arquitetura e o urbanismo vêm, ao longo de sua história, reforçando práticas da ordem policial na cidade, legitimando a distribuição da comunidade em zoneamentos e índices conforme planos diretores – por exemplo – que legitimam essa partilha. Os planos diretores, enquanto instrumentos de planejamento “organizam e disciplinam” o lugar dos corpos na cidade. Organizam e ajudam a manter as identidades onde estão, fixando-as espacialmente e também temporalmente, inibindo câmbios e transformações. São, afinal, instrumentos que separam quem toma parte e aqueles que não têm direito à parte, cristalizando a sociedade a partir de um pensamento sedentário, estático. Podemos aqui citar casos universalmente conhecidos, como “bairros nobres”, clubes, shoppings centers, condomínios residenciais de luxo e, no outro extremo, loteamentos precários e assentamentos periféricos.

Ao agir assim, nós arquitetos e urbanistas, nos escondemos atrás da técnica e fingimos neutralidade, sem posicionamento crítico ou político. Desenhamos zonas específicas para cada programa ou atividade urbana a partir de “diagnósticos” estabelecidos, separamos a população em bairros conforme suas características (geralmente socioeconômicas), designamos e reforçamos identidades. A pesquisa que aqui se apresenta propõe romper com essa postura naturalizada, que corrobora com a ordem policial.

Propomos questionar essa partilha do sensível que mantém “tudo em seu lugar”, separando corpos e sujeitos em espaços pretensamente compatíveis com suas funções e ocupações na urbe. Entendemos que essa separação visa manter a estabilidade e uma falsa harmonia social baseada no afastamento. É uma tentativa clara de evitar conflitos e dissensos, a partir do apartamento dos diferentes – operando, mais além, pela exclusão de partes nessa lógica policial.

Kiarostami, ao colocar em foco a cena do julgamento, ao começar sua filmagem e seu roteiro pelo momento exato do conflito entre partes, inverte a lógica do consenso, da manutenção policial da estabilidade e da harmonia. O cineasta opta pelo caminho difícil: aquele ainda não percorrido. Não há referências, não há modelos onde amparar sua produção. Tudo se dará ali, naquele presente, naquele aqui-agora sem objetivos pré-definidos nem produto pronto: não há “final feliz” previsível.

Se no processo projetual buscamos, tradicionalmente, um quadro de referências, a fim de encontrar imagens e soluções previamente aprovadas e consagradas no campo da arquitetura e do urbanismo (seja pelo mercado ou pela academia), há que se entender que essa busca nos mantém no campo do Mesmo. Reforçamos narrativas da certeza, dos caminhos legitimados, da reconhecimento, como diria Deleuze ao diferenciar o ato de pensar daquele de simplesmente reconhecer⁹. Nessa perspectiva, pretendemos imaginar futuros, lançar novas imagens, porém nos colamos a referências existentes, modelares, geralmente àquelas melhor adaptadas à lógica imobiliária em suas exigências pela eficiência de processos e, conseqüentemente, de tempos. Temos a apologia ao tempo reduzido, o tempo mínimo, do recorde e dos vencedores. Os “homens lentos”, como os chama Milton Santos (1996), devem sair da frente, sair do centro, sair do caminho. Não há espaço para o lento, não há espaço para o tempo.

Kiarostami para essa lógica. Espaço o tempo. Espacializa o tempo. Cria espaçamentos inclusivos. Arriscaríamos dizer que existe ainda outra camada, menos evidente, de aproximações entre a obra do cineasta e o tempo. Talvez aqui valha resgatar a direção de fotografia em sua obra cinematográfica: a paisagem ali não é um elemento secundário que dá lugar à ação, ela é ação. Uma ação em devir não feita de movimento, mas de pensamento. Uma natureza-morta-viva. Um espaço temporal entre *kronos* e *aion*, entre o tempo mundano dos relógios e a eternidade que plasma e dura para além e para aquém de tudo.

Entendemos que esse artifício ocorra como operação que nos distancia de uma ação apresentada na tela, oxigenando determinadas cenas e ampliando sua duração. Ali se instauram possíveis deslocamentos sensíveis, fazendo emergir formas de ver e de pensar que pareciam impossíveis ou, no mínimo, pouco prováveis em determinadas situações até então. É um recurso do cineasta a fim de apresentar situações conflituosas, muitas vezes, sem buscar apaziguá-las nem resolvê-las. As diferenças permanecem, não há um juízo de valor fácil nem uma tentativa de abafar dissensos. As cenas parecem suficientemente espaçadas e abertas para permitir essas entradas, esses arranjos não sintéticos, esses desvios e escapes.

Parece-nos que o cineasta usa artifícios que suspendem a ação para criar espaços possíveis ali onde algo nos arrebatava, nos assombra. Kiarostami prima por planos frontais onde o ator/personagem/objeto plasma, sem materialidade terrena à qual se contrapor. Há uma quietude criada nesta frontalidade, onde o fundo não fornece um

⁹ “O próprio do novo, isto é, a diferença, é provocar no pensamento forças que não são as de reconhecimento, nem hoje, nem amanhã, potências de um modelo totalmente distinto, numa terra incógnita nunca reconhecida nem reconhecível”. DELEUZE, 2006, p. 198.

contexto de ação ou relação com o primeiro plano, apenas garante um espaçamento. Esse espaçamento e esse silêncio permitem que o sublime – seja da beleza ou do horror retratados – nos cheguem sem apelos dramáticos.

O cineasta cria, assim, uma atmosfera onde a ação fica suspensa, o tempo preenche lacunas, o pensamento procura lidar com o incompreensível: a violência doméstica retratada pelas crianças em *Lição da casa*, o imponderável da morte em *Gosto de cereja* e *O vento nos levará* (1999), a magnificência destrutiva dos desastres naturais, como em *E a vida continua...* (1992). O diretor subtrai, ainda, o som no diálogo entre Sabzian e Makmalbaf em *Close-up*; já em *Gosto de cereja*, suprime a sequência final do Senhor Badii, deixando-nos no escuro.

Kiarostami tem a intenção de manter sempre presente, para o espectador, a ideia de que se trata de cinema, de uma edição, de enquadramentos e de montagem. A ideia de que existe sempre algo além da cena, afinal. Essa parece ser a mensagem em distintos momentos de seus filmes: quando temos o som ou o ruído de outra ação sobreposto ao da cena principal; ou aqueles quadros cujo foco se detém em uma parte da cena, em que o restante nos falta; ou uma voz que vem de fora do enquadramento na tela; ou ainda quando vemos um conjunto de ações das quais nos chega somente uma parte do som.

Por último, mas sem concluir, podemos ainda considerar que todos esses efeitos produzidos de forma proposital e artificiosa por Kiarostami são responsáveis por criar um ambiente profícuo à falta de controle, à porosidade, onde as várias camadas do filme parecem se sobrepor sem se esgotar, criar encadeamentos e agenciamentos, afectos talvez, sem que haja uma linearidade causal, um antes e depois seguindo uma lógica de ação e reação. É como um quebra-cabeças de elementos da natureza cujo encaixe não é perfeito: sempre há espaços aquém e além, silêncios e suspensões.

Caminhos bifurcantes

Kiarostami explicita em suas entrevistas a vontade de um cinema inacabado, incompleto, mais próximo da poesia do que do romance. Seu desejo é de que o espectador possa intervir e suprir os vazios, as falhas. O diretor declara que para que o cinema seja uma forma de arte maior “é preciso garantir-lhe a possibilidade de não ser entendido”¹⁰, defendendo ainda o enfraquecimento da estrutura e a permeabilidade de seus trabalhos.

Sugerimos que essas operações sejam, de alguma maneira, transcritas ou transpostas para o campo do urbanismo, entendendo que essa transposição será sempre algo novo, uma transcrição, como chamaria Haroldo de Campos (2015). Queremos, assim, trazer o tempo para o primeiro plano na prática projetual, convocar novas ferramentas para pensar a cidade e seu projeto. Projetar abrindo espaço ao pensamento. Deixar-se estar nesse espaço-tempo, como as naturezas mortas-vivas de Kiarostami.

Seria ingênuo acreditar que o projeto poderia contemplar a potência da matéria-cidade em toda sua diversidade, mas tomar a formalização como o todo da matéria é não entender que a formalização de algo é sempre uma redução na potência da matéria. É preciso pensar que, no ato de formalização da matéria, algo escapa, e é justamente esse algo que nos interessa particularmente. Ou seja, aquilo que o consenso não apreende como significativo.

¹⁰ KIAROSTAMI, Abbas. In: MACHADO, 2004, p.182.

Essa atitude instaura no projeto um pensamento que inclui as diferenças sociais em um mesmo plano de disputa, abrindo o processo às diversidades. Abrir poros no processo de projeto significa deslocá-lo da sua dimensão técnica para impor uma dimensão política. Para isso, é necessário pensá-lo para além da sua possibilidade técnica de resolução e instalá-lo como puro pensamento.

Propomos, afinal, pensar o projeto! E pensar o projeto no sentido de algo novo que possa surgir. Para tanto necessitamos parar outras ações, suspender os encadeamentos. Precisamos que o projeto não se realize ou, pelo menos, não se realize dentro de uma lógica capitalista, de mercado. Ao colar o projeto na ideia de uma resolução, o projeto descola-se do problema, afasta-se dos conflitos, das ambiguidades e das diferenças presentes. É preciso abrir o projeto para outras vozes, retomar o projeto a partir de sua enunciação, do problema. É preciso falhar. É preciso falhar exatamente nesses modelos do capital, nesse *ethos* do arquiteto e urbanista como ser técnico, superior, portador de um saber-fazer. É preciso falhar para que novos espaços possam emergir. O político se instala no processo de projeto quando a técnica falha. Nesse sentido, Kiarostami nos oferece múltiplas possibilidades de falha: sons ausentes ou sobrepostos, lacunas narrativas, imagens que faltam, diálogos que não ouvimos, falhas de edição, atores não profissionais atuando, borrões na classificação dos filmes. Todas as certezas parecem ser postas em suspensão. Mesmo que pareça um discurso hoje muitas vezes banalizado ou mesmo cooptado, há que se pensar que ainda somos regidos por sistemas métricos consagrados, que tendem ao pensamento parcelar, disciplinar, binário. Esse pensamento não admite (não sem dificuldades, pelo menos) a permanência nas margens. Ele vem colado a atitudes resolutivas, decalcadas em identidades fixas, sedentárias se poderia dizer.

Impor ao projeto uma suspensão é, portanto, uma tentativa de romper com a máxima da eficiência e da resolução que a produção do espaço gera quando a lógica é a do mercado e do capital. É abandonar o lugar da obra pronta, do eis-então, para localizarmos o nosso pensamento na posição de origem, no enunciado do projeto. Propomos pensar essa porosidade do projeto a partir de três movimentos: uma negativa; uma torção e um espaçamento.

A negativa se caracteriza como um movimento de interrupção do fluxo de um pensamento de projeto vinculado à lógica do capital. Não estamos aqui falando de rejeição do projeto, mas sobretudo, rejeição a uma maneira de se fazer projeto que é excludente em relação a outras alternativas. Quando se instala uma negativa a esse fluxo futuro de projeto, surge a possibilidade de não olharmos mais para a frente e podermos retornar à origem do projeto. Ao retornar às condições de origem do projeto nos deparamos com seu enunciado. E é justamente aí que é preciso operar pelo segundo movimento: a torção.

O que significa torcer o enunciado? Significa abri-lo para sua contradição. A torção permite que se instale nesse processo um pensamento dialético que possa carregar ao longo do processo sempre a sua contradição. Aqui entram possibilidades novas, ficcionalidades, nenhuma assertiva será dada como certa nem definitiva. Sugerimos operar a partir de estranhezas e negativas, pensando também pelos opostos, pelo não provável, pelo menos aceito.

O pensamento dialético no processo de projeto inflige a este uma necessidade de abertura outra. É preciso instalar um tempo no projeto para a inclusão de outros olhares sobre o processo. A esse tempo, nomeamos “espaçamento”. E é também nesse momento que o pensamento de Kiarostami nos ajuda a complexificar o processo de projeto em urbanismo. São imagens de pensamento ou um pensamento em imagens que nos permitem abrir o processo de projeto, é uma relação estética-ética-poética-

política que aqui nos interessa. Sugerimos temporalizar o projeto, tal como Kiarostami, a partir de suspensões e de cortes no processo resolutivo (por negativas e torções, por exemplo). Há nisso uma condição de espera, um adiamento dos processos que têm pressa. É assim produzida uma suspensão temporal que impede o encerramento de uma ação. Algo fica em aberto, não se deixa completar.

Em vez de seguirmos para o eis-então, permanecemos no ainda-não do processo de projeto, em sua potência, no momento de um vir-a-ser. Instala-se um espaçamento a fim de manter por mais tempo o projeto em seu processo sem avançar rumo à resolução. Instala-se um espaçamento a fim de poder parar, poder voltar, poder parar para pensar. E então pensar. Parar o fazer e o reconhecer. Instaurar, neste espaçamento, o pensar-fazer e tensionar, assim, o saber-fazer característico do processo projetual em nosso campo.

Agradecimento

A bolsa de pesquisa que dá origem a este texto é financiada pela CAPES. Este texto também é fruto de um trabalho coletivo do grupo de pesquisa Poiese, dentro do PROPUR-UFRGS.

Referências

CAMPOS, Haroldo de. *Trancriação*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 1992.

DELEUZE, Gilles. *Cinema 2 - A Imagem-tempo*. São Paulo: Brasiliense, 2005.

DELEUZE, Gilles. *Diferença e repetição*. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 2006.

KIAROSTAMI, Abbas. In: MACHADO, Alvaro (coordenação). *Abbas Kiarostami*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

PELBART, Peter Pal. *O tempo não-reconciliado*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

RANCIÈRE, Jacques. *A partilha do sensível: estética e política*. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

RANCIÈRE, Jacques. *O espectador emancipado*. Lisboa: Orfeu Negro, 2010.

SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS EM FACHADAS DE CIMENTO PENTEADO

Um olhar sobre edificações de interesse cultural no centro histórico da cidade de Bagé/RS

PATHOLOGICAL MANIFESTATIONS IN
COMBED CEMENT FACADES
A look at buildings of cultural interest
in the historic center of the city Bagé/RS

Clarisse Marinho da Silva¹,
Aline Montagna da Silveira² e Ariela da Silva Torres³

Resumo

Fachadas antigas, em sua maioria, possuem revestimento com argamassa à base de cal, porém no início do século XX o cimento penteado começa a ser utilizado. Muitos danos observados em bens de valor cultural estão associados à falta de interesse em sua salvaguarda. A preocupação com a preservação dessas edificações impulsionou este estudo acerca do centro histórico da cidade de Bagé. O objetivo deste trabalho é mostrar a importância da conservação do cimento penteado como testemunho histórico a partir da investigação do estado de degradação desses bens. A metodologia empregada consistiu na identificação, seleção e definição da amostra, levantamento de campo, tratamento e análise do material coletado e elaboração dos mapas de danos. Através dos resultados foi possível observar que os bens selecionados são representativos na ambiência da cidade. Os mapas de dados demonstraram que as manifestações patológicas mais recorrentes foram as manchas, presentes do embasamento ao coroamento das edificações.

Palavras-chave: manifestações patológicas, conservação, fachadas, patrimônio cultural, cimento penteado.

Abstract

Antique facades, for the most part, are coated with lime-based mortar, but at the beginning of the 20th century, combed cement began to be used. Many damages observed in culturally valuable assets are associated with a lack of interest in their safeguarding. The concern with the preservation of these buildings boosted this study about the historic center of the city of Bagé. The objective of this work is to show the importance of the conservation of combed cement as a historical testimony from the investigation of the state of degradation of these goods. The methodology used consisted in the identification, selection and definition of the sample, field survey, treatment and analysis

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPel), na linha de Tecnologia e Conservação do Ambiente Construído. Arquiteta e Urbanista (UFPel/2013).

² Professora Associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel) e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPel). Coordenadora do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB/FAUrb/UFPel). Doutora em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP/2009), Mestre em Educação (FaE-UFPel/2001). Especialista em Patrimônio Cultural (ILA-UFPel/1999). Arquiteta e Urbanista (UFPel/1994).

³ Professora Associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel) cedida ao DNIT/RS. Doutora em Engenharia Civil (UFRGS/2011). Mestre em Engenharia Civil (UFRGS/2006). Engenheira Civil (UCPel/2003).

of the collected material and elaboration of damage maps. Through the results it was possible to observe that the selected goods are representative in the ambience of the city. The data maps showed that the most recurrent pathological manifestations were the stains, present from the basement to the crown of buildings.

Keywords: pathological manifestations, conservation, facades, cultural heritage, combed cement.

Introdução

O Patrimônio Cultural se manifesta no conjunto de bens materiais e imateriais, de interesse coletivo, que revela a identidade e as vivências de uma comunidade. No Brasil, na esfera nacional, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) é quem responde pela proteção do Patrimônio Cultural. No estado do Rio Grande do Sul, compete ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE) a proteção desses bens. E é na esfera estadual que o centro histórico de Bagé está reconhecido e protegido.

A arquitetura presente no centro histórico e a preocupação com a sua preservação impulsionaram o Iphan, em 2009, a realizar um inventário com o intuito de compreender o espaço urbano e servir como instrumento para subsidiar o dossiê de tombamento da cidade. A importância social, histórica e cultural demonstrada nesse inventário resultou no tombamento do conjunto em âmbito estadual. Em dezembro de 2011, o IPHAE elaborou o parecer nº 18/2011 salientando a importância do conjunto urbano e, em 2013, o Centro Histórico de Bagé, sob o número 116, foi inscrito no Livro Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.

Os tecidos urbanos possuem diferentes implantações implicando em continuidade e descontinuidade, proximidades e afastamentos entre as edificações, gerando, assim, diferentes relações entre os espaços construídos e o espaço livre público (NETTO, VARGAS e SABOYA, 2012). O principal elemento nesse tecido é o edifício e sua relação com o entorno. Implantações contínuas, cujos edifícios possuem no seu limite a divisa do lote lindeiro, favorecem a vitalidade urbana, pois permitem uma maior relação entre as atividades e os pedestres.

Jacobs (2000) comenta que talvez seja impossível obter ruas e distritos vivos sem a presença de prédios antigos, e a referência não se dá a prédios que sejam peças de museu, e sim a prédios antigos simples, comuns, de baixo valor, incluindo, inclusive, prédios antigos deteriorados. Essa arquitetura é a base formadora do núcleo do centro histórico de Bagé, compõe a ambiência da cidade e evidencia as etapas pelas quais o município passou (GUTIERREZ e NEUTZLING, 2011). A conformação dessa ambiência formada pelas fachadas dos bens elencados como patrimônio cultural contribui para a leitura da paisagem urbana que se pretende salvaguardar.

Esse conjunto é formado por edificações de diferentes linguagens arquitetônicas. Neste estudo são analisadas as edificações que surgem nas primeiras décadas do século XX. Com base em uma nova linguagem, suas características são o emprego de linhas retas, a simetria, a ornamentação simples, a utilização do ferro e do vidro e o emprego de revestimento em pó de pedra nas fachadas (FRATTINI, 2006; CUNHA, 2017). As ressonâncias dessas transformações podem ser observadas na cidade de Bagé. Com o advento do revestimento em pó de pedra, conhecido no sul do Rio Grande do Sul como cimento penteado, as fachadas começaram a ser revestidas, e muitas qualidades foram atribuídas ao novo material. O revestimento era amplamente utilizado nos países europeus e em alguns países da América do Sul, e chegou ao Rio Grande do Sul facilitado pela proximidade com a fronteira (CUNHA, 2017; NEUTZLING, 2019).

Através da importância arquitetônica, histórica e cultural do centro histórico de Bagé, formado pelo conjunto de bens salvaguardados, da ampla utilização do revestimento em cimento penteado (identificada no processo de inventário) e da recomendação de proteção das fachadas que formam a ambiência urbana desse conjunto, percebe-se a importância da investigação das manifestações patológicas e do estado de degradação desses bens. Diante disso, o objetivo deste trabalho é mostrar a importância da conservação do cimento penteado como importante testemunho histórico a partir da investigação do estado de degradação das fachadas dessas edificações. A metodologia empregada para a realização do artigo contemplou a identificação, seleção e definição da amostra, o levantamento de campo com inspeção visual, o tratamento e análise do material coletado e a elaboração dos mapas de danos.

O centro histórico de Bagé

Bagé é um município localizado na fronteira sul do Rio Grande do Sul e teve a sua origem nas fortificações militares. Por se tratar de uma zona de posição estratégica, já que possuía muitas estradas que davam acesso às cidades de Maldonado, Montevidéu, Missões, Rio Pardo e ao porto de Rio Grande, o local foi palco de várias disputas. Em 19 de maio de 1812 a localidade foi elevada à categoria de freguesia (GONÇALVES, 2006). Em 25 de maio de 1846, Bagé foi elevada à categoria de vila e, em 15 de dezembro de 1859, foi elevada à categoria de cidade.

Em 1884 foi construída a estrada de ferro entre Bagé, Pelotas e Rio Grande gerando desenvolvimento para a região e impulsionando o Ciclo do Charque. A proximidade com Rio Grande, Montevidéu e Buenos Aires favoreceu a prosperidade econômica, comercial, urbanística, agropastoril e cultural da cidade de Bagé. Nas últimas décadas do século XIX, construtores imigrantes europeus, principalmente espanhóis, portugueses e italianos, se deslocaram dos seus países de origem em direção aos países do Prata buscando melhores condições de trabalho. Após passarem períodos em Montevidéu e Buenos Aires, muitos desses profissionais rumaram para a região sul do Brasil, onde se instalaram e trabalharam na elaboração de projetos e construções de inúmeras edificações, inserindo a linguagem eclética na arquitetura da cidade (GONÇALVES, 2006).

Bagé, entre os anos de 1900 e 1920, vivia um período de ascensão. As melhorias de infraestrutura da cidade eram notórias e houve um aumento significativo na população (GONÇALVES, 2006). Nesse período, ocorreram incentivos por parte dos órgãos públicos para a construção de sobrados, casas de aluguel e prédios para agências bancárias. (ALVES, 2016). Em 1918 Bagé recebeu o título de Rainha da Fronteira devido à quantidade do seu rebanho em relação aos demais municípios da região (GUTIERREZ e NEUTZLING, 2013).

Quanto à morfologia urbana, Bagé, como é característico das cidades com formação militar, possui a malha urbana na forma reticulada com ruas ortogonais e quarteirões retangulares ou quadrados. Devido a poucas modificações ao longo do tempo, o traçado permite uma leitura da evolução do crescimento urbano, possuindo quatro momentos: núcleo original, segundo loteamento, traçado do começo do século XX e a partir da década de 1930. As vias antigas foram incorporadas no contexto urbano atual e a expansão se deu em várias direções ocupando esses espaços (GUTIERREZ e NEUTZLING, 2011).

A preocupação com a descaracterização do centro histórico da cidade de Bagé foi um dos fatores que impulsionou o Iphan, em 2009, a realizar o inventário da cidade com o intuito de ser um instrumento para subsidiar o dossiê de tombamento. A área

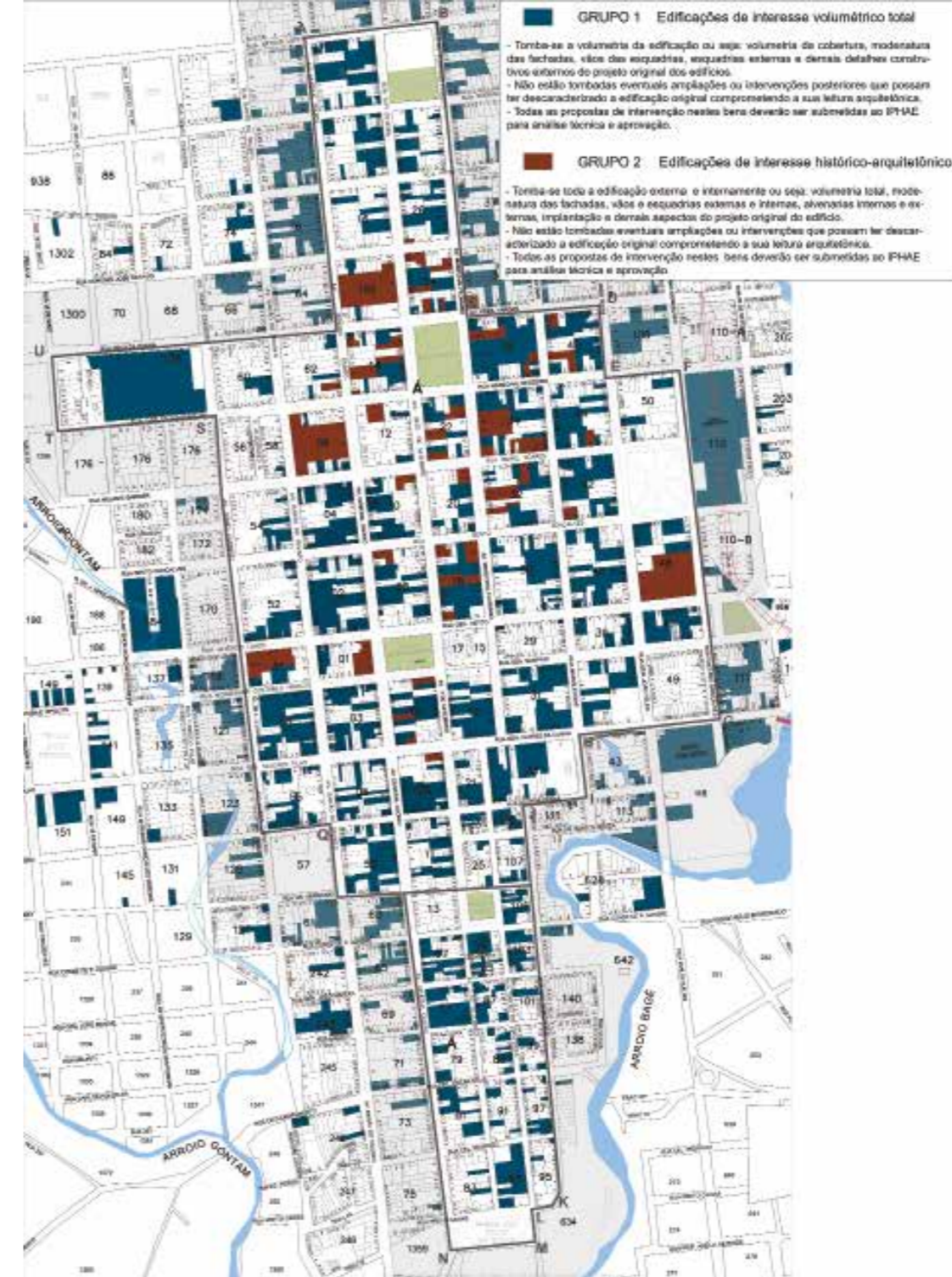


Figura 1 - Mapa Síntese e Graus de Proteção Fonte: IPHAE - Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=noticiasDetalhesAc&item=62101>

levantada no inventário, formada por 101 quarteirões e 2620 edificações, contemplou, principalmente, o primeiro e segundo loteamento. Através do levantamento de campo foram elencadas 1364 edificações como de interesse histórico-cultural (NEUTZLING, 2009).

Em 10 de dezembro de 2012 é publicado no Diário Oficial a Portaria SEDAC nº 62/2012 estabelecendo o tombamento do Centro Histórico de Bagé e considerando a importância de preservar o perímetro antigo da cidade de Bagé e o seu entorno. Em 06 de dezembro de 2013, sob o número 116, é inscrito no Livro Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. Em setembro de 2017 foi publicada a atualização do Mapa de Regime Urbanístico da Área Tombada de Bagé – Mapa Síntese e Graus de Proteção (Figura 1).

Revestimentos das fachadas de bens de valor cultural

A envoltória externa da edificação é o elemento que está mais exposto à ação dos agentes de degradação e a argamassa de revestimento é o que confere proteção ao substrato, protegendo-o da ação das intempéries. Além disso, as argamassas de revestimento contribuem, muitas vezes, na imagem e caracterização estética da edificação.

As fachadas antigas, em sua maioria, possuem revestimento com argamassa à base de cal aérea. Ornatos e elementos decorativos também eram confeccionados com o mesmo material. Porém, o risco de ruptura na trabalhabilidade, após o seu endurecimento, limitava alguns tipos de acabamentos frente às pedras naturais. Outro ponto é a degradação frente às intempéries, tanto na sua descoloração, já que a argamassa era pintada ainda fresca facilitando o desbotamento por ação da radiação solar e chuvas; quanto na sua fina espessura, que com a ação das chuvas, pode se destacar expondo o substrato (CUNHA, 2017; NEUTZLING, 2019).

A proximidade com a fronteira, além de novas técnicas de construção, trouxe também novos materiais. O revestimento em pó de pedra já era utilizado em larga escala nos países europeus e em alguns países da América do Sul, como a Argentina e o Uruguai. Porém, no Brasil, teve sua propagação tardia pois não existia produção de cimento no país até a década de 1920.

Esse tipo de revestimento consiste em uma argamassa cimentícia para acabamento de superfície, aplicada geralmente sobre um substrato nivelado à base de cal, composta por aglomerante, cimento cinza ou branco, e por agregados, areia e/ou materiais pétreos como o granito, mármore e basalto, podendo, também, ter a presença do mineral mica na variedade muscovita (mica branca) ou biotita (mica preta). Não havia padronização no traço, que variava conforme o frentista (mão de obra especializada na aplicação) e o aspecto desejado do material (GONÇALVES e OLIVEIRA, 2009; CUNHA, 2017; NEUTZLING, 2019). A paleta de cores era limitada, visto a utilização de materiais naturais, aos tons de cinza (cimento cinza) e beges (cimento branco), porém há a presença de pigmentos em alguns casos gerando tons terrosos, verdes e rosados (FRATTINI, 2006; GUTIERREZ e NEUTZLING, 2011).

Cimento penteado, nomenclatura usada no sul do Rio Grande do Sul, se aplica, genericamente, a todos os tipos de revestimentos argamassados cimentícios que tiveram o intuito de simular materiais pétreos, porém, o cimento penteado foi uma das técnicas aplicadas na categoria pedra fingida. De acordo com Neutzling (2019), o cimento penteado consistia em um revestimento que teve no seu acabamento final a ação de raspagem com pente de aço ou lâmina de serra. Dentre as outras nomenclaturas da categoria ela destaca a massa lavada ou cimento batido como sendo o revestimento que teve no seu acabamento final uma lavagem a fim de aumentar o aparecimento do brilho da mica; a argamassa raspada que teve no acabamento final a raspagem com escova de aço; a argamassa de pó de pedra; e o Cirex que consistia em uma argamassa comercial pré-fabricada.⁴

As fachadas começaram a ser revestidas com a argamassa cimentícia e muitas eram as qualidades atribuídas ao novo material. Sua principal finalidade era a de acabamento estético, juntamente com a durabilidade e a baixa manutenção. O cimento proporcionou

⁴ Mesmo se tratando de uma técnica e não o nome geral das categorias de revestimento, nesse artigo será utilizado o termo cimento penteado para denominar o revestimento das fachadas, visto que é um termo localmente utilizado.



ao revestimento a característica de trabalhabilidade possibilitando variações de formatos e texturas e grande aderência ao substrato. Na questão financeira o revestimento também era considerado, devido à aplicação da coloração diretamente na argamassa através do pó de pedra ou pigmentos, evitando assim, o gasto com inúmeras caiações que as fachadas revestidas em argamassa demandavam frequentemente (CUNHA, 2017; NEUTZLING, 2019).

Cimento Penteado em Bagé

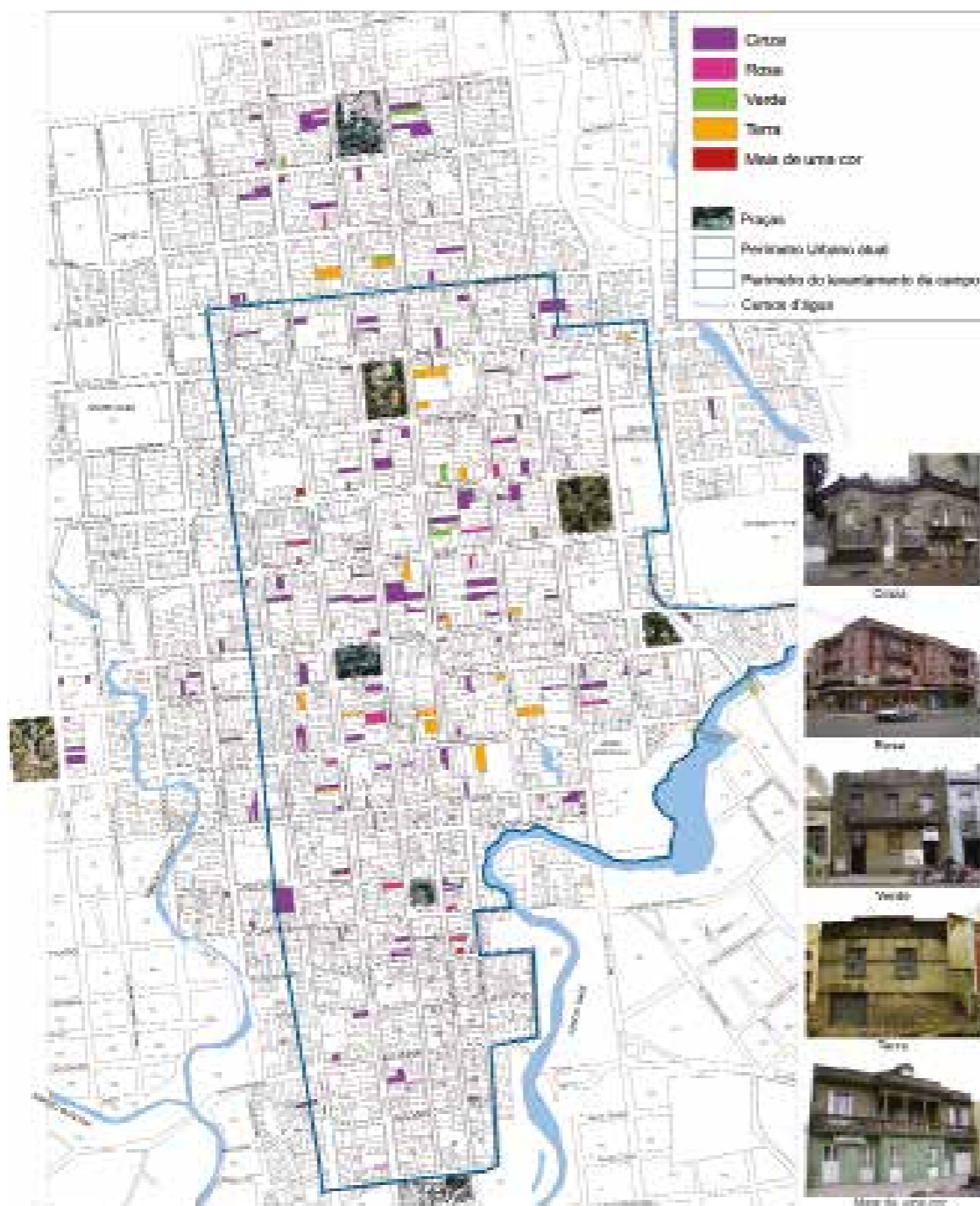
Em Bagé foi identificado um número considerável de fachadas revestidas com cimento penteado, sendo possível detectar várias tonalidades. Os exemplares contemplaram vários tipos construtivos, desde edificações imponentes até obras não monumentais, que compõem a ambiência da cidade (Figura 2). Dentro dos tipos encontrados estão as casas de porta e janela, de corredor lateral, de corredor central, com entrada lateral e comercial. Em Bagé, essas edificações trazem para as vias a sensação de “rua corredor”, tanto por estarem implantadas no alinhamento predial quanto pelo gabarito das vias, principalmente nas vias do primeiro loteamento (GUTIERREZ e NEUTZLING, 2011).

O mapa representado na Figura 3 demarca a localização dos prédios com revestimento em cimento penteado e destaca a diversidade de cores encontradas em suas fachadas (NEUTZLING, 2009). O cimento penteado pigmentado em várias tonalidades é uma característica marcante na paisagem urbana bajeense. Das 194 edificações marcadas, foram mapeadas 134 edificações na tonalidade cinza, 23 na tonalidade rosa, 22 na tonalidade terra, 12 na tonalidade verde e três edificações apresentam mais de uma cor.

Acerca da linguagem arquitetônica, das 194 edificações, 129 possuem linguagem protomoderna, 45 edificações possuem linguagem eclética simplificada e 8 exemplares linguagem eclética historicista. Esses exemplares totalizam 66,5%, 23,2% e 4,1%, respectivamente, das edificações revestidas em cimento penteado⁵.

Por se tratar de bens de valor cultural, os quais devem manter seu testemunho histórico e/ou cultural, a recuperação dos danos nessas edificações se torna uma tarefa mais difícil, devendo ser realizada uma restauração criteriosa visando a salvaguarda do bem que se deseja preservar. Os prédios históricos necessitam de cuidados maiores quanto às manifestações patológicas apresentadas, pois muitas podem estar associadas ao longo período de tempo que essas edificações estão expostas às intempéries, falta de manutenção e até mesmo de interesse em sua salvaguarda.

⁵ Classificações referenciadas no texto de Gutierrez e Neutzling (2011) onde as autoras classificam as edificações ecléticas em historicista caracterizadas por construções com porões e platibandas vazadas ornadas por elementos neoclássicos e neorrenascentistas, e na forma eclética simplificada, caracterizada por construções simples com pouca ornamentação e elementos geometrizados.



Metodologia

A pesquisa teve como partida o levantamento histórico da cidade de Bagé, evidenciando a importância da cidade na história do Estado e de que forma a proximidade com a fronteira do Uruguai e da Argentina repercutiu na arquitetura do local. Após, estabeleceu-se um panorama entre a história da arquitetura enfatizando os revestimentos utilizados nas fachadas dos prédios históricos.

Após, para a definição da amostra, foram analisados o inventário realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e o dossiê de tombamento do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE). O inventário elencou 1364 edificações com a classificação de edificações relevantes a serem preservadas. A importância evidente do cimento penteado no centro histórico de Bagé foi o ponto

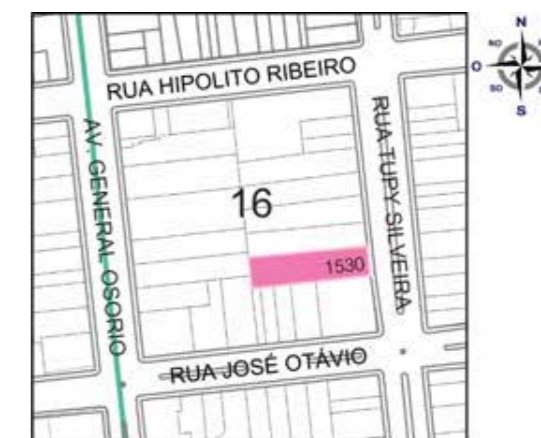


Figura 4 – Edificação "16-1530" - Rua Tupy Silveira, 1530. Fonte: Autora, 2021. Figura 5 - Situação edificação "16-1530". Fonte: Autora, 2022. Figura 6 – Edificação "32-1151" situada na Av. Marechal Floriano, 1151. Fonte: Autora, 2021. Figura 7 - Situação edificação "32-1151". Fonte: Autora, 2022.

motivador para a triagem dos exemplares deste estudo e, de posse do mapa realizado no inventário, a delimitação dos imóveis existentes com o revestimento totalizou 194 edificações que, posteriormente, foram selecionadas a partir de outros critérios que viabilizassem a coleta de dados em campo.

Após a definição da amostra foi realizada a inspeção visual das edificações *in loco*, em dezembro de 2021. Foram inspecionadas as edificações revestidas em cimento penteado e dentro dessa amostragem foram selecionadas quatro edificações para serem analisadas como estudo de caso para este artigo.

A primeira edificação levantada está localizada no CQ 16, na Rua Tupy Silveira, 1530 com orientação solar voltada para o leste. É uma edificação de linguagem eclética, tipo corredor central, com um pavimento e porão alto. Através da análise da fachada foi possível observar que o corpo à esquerda, onde está inserida a garagem foi uma intervenção realizada posteriormente à construção original. Sendo assim, esse volume foi removido do levantamento do mapa de danos. Para a realização do levantamento fotográfico foi utilizado telefone celular (Figura 4 e Figura 5).

A segunda edificação está localizada no CQ 32, na Avenida Marechal Floriano, 1151 com orientação solar voltada para o oeste. Possui linguagem protomoderna, com um pavimento e porão. Para a realização do levantamento fotográfico foi utilizado telefone celular (Figura 6 e Figura 7).

A terceira edificação encontra-se no CQ 194, localizada na Rua Tupy Silveira, 1644 com orientação solar voltada para o leste. Possui linguagem eclética com um pavimento e porão alto. Para a realização do levantamento fotográfico foi utilizado câmera fotográfica digital (Figura 8 e Figura 9).

Figura 8 – Edificação “194-1644” situada na Rua Tupy Silveira, 1644. Fonte: Autora, 2021.
 Figura 9 - Situação edificação “194-1644”. Fonte: Autora, 2022. Figura 10 – Edificação “7-815” situada na Av. General Osório, 815. Fonte: Autora, 2021. Figura 11 - Situação edificação “7-815”. Fonte: Autora, 2022.



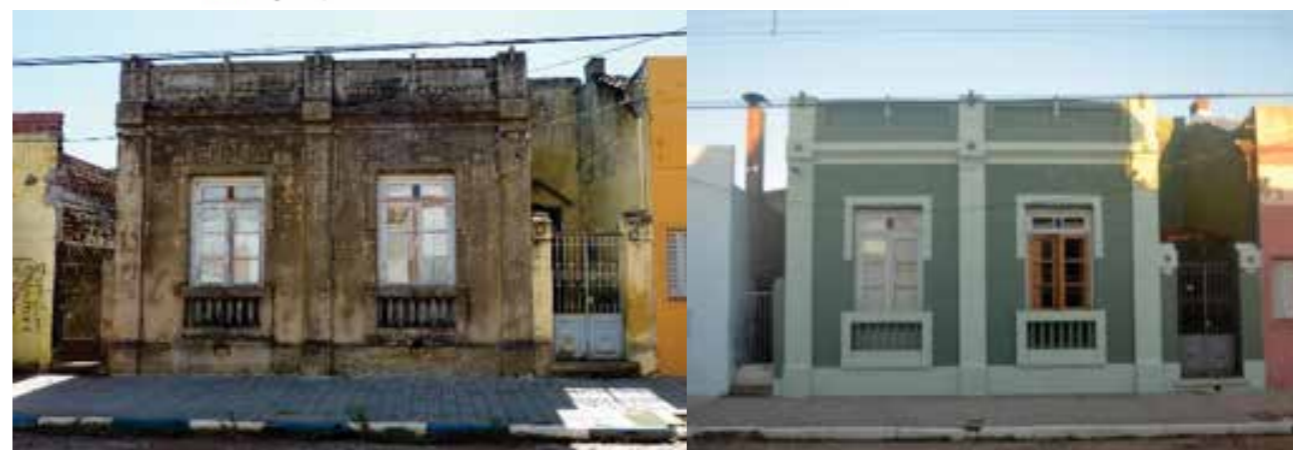
A quarta edificação encontra-se no CQ7, localizada na Avenida General Osório, 815 com orientação solar voltada para oeste. Possui linguagem protomoderna com um pavimento e porão alto. Para a realização do levantamento fotográfico foi utilizado telefone celular (Figura 10 e Figura 11).

O levantamento fotográfico foi contemplando a fachada inteira da edificação, na posição perpendicular. As imagens foram obtidas nos períodos do início da manhã e fim da tarde, pois nesses horários não existiam veículos estacionados no local. As fotografias aproximadas com detalhes das manifestações patológicas foram realizadas ao longo do dia. Após, os registros obtidos em campo passaram por ajustes em programa para edição de imagens onde a perspectiva das fotografias foi ajustada.

Após a edição, aplicou-se o método de mapa de danos, que consiste em uma representação gráfico-fotográfica que demarca todas as manifestações patológicas da fachada da edificação, sintetizando as informações sobre o estado de conservação da obra (TINOCO, 2009). Diversos estudos atuais utilizam as categorias indicadas por Ioshimoto (1988) para as manifestações patológicas, onde os danos são classificados em umidade, fissuras e trincas e descolamento do revestimento. Foi proposta uma adaptação à classificação para a realização deste trabalho e, na inexistência de normatização acerca do mapa de danos, foi elaborada uma legenda com cores para demarcar cada manifestação patológica, conforme pode ser observado na Figura 12. As manchas de umidade, mofo, bolor e sujidade foram agrupadas em uma única categoria, pois o cimento penteado é um revestimento que, devido a sua coloração, dificulta a diferenciação dessas manifestações patológicas.

LEGENDA

- Eflorescência
- Manchas (manchas de umidade, mofo, bolor, sujidade)
- Descolamento de revestimento
- Fissuras, trinchas e rachaduras
- Empolamento
- Aplicação de material sem causa conhecida
- Vegetação



Resultados e discussão

Apesar da documentação do tombamento do centro histórico de Bagé indicar que as fachadas revestidas com cimento penteado devem ser preservadas, e que não será permitida a pintura sobre o revestimento, muitas fachadas sofreram intervenções após o tombamento. Através dos registros obtidos no inventário em 2009 e das fotografias registradas pela autora em 2021, das 37 edificações que atendiam os critérios preestabelecidos para o levantamento de campo, 11 exemplares tiveram a aplicação de tinta cobrindo o revestimento em cimento penteado. A aplicação de tinta é considerada uma das maiores agressões ao cimento penteado, pois altera de forma irreversível a cor, o brilho e a textura do revestimento (SALABERRY, 2007) (Figura 13, Figura 14, Figura 15 e Figura 16).

Além da aplicação de pintura sobre o revestimento, outras intervenções foram observadas: duas edificações tiveram o seu uso modificado e receberam a inserção de aparato publicitário fixado na fachada e quatro foram descaracterizadas.

Através das considerações apontadas sobre a importância do centro histórico de Bagé e da presente descaracterização de exemplares que configuram a ambiência urbana,

Figura 12 - Legenda das manifestações patológicas. Fonte: Autora, 2022. Figura 13 - Edificação 97-105 – Rua Barão do Amazonas, 105. Foto à esquerda constante no inventário com a fachada em cimento penteado e foto atual à direita com aplicação de pintura cobrindo o revestimento. Fonte: IPHAN, 2009 (esquerda) / Autora, 2021 (direita). Figura 14 - Edificação 55-249 – Rua Dr. Penna, 249. Foto à esquerda constante no inventário mostrando a fachada em cimento penteado e foto à direita atualmente com aplicação de pintura cobrindo o revestimento. Fonte: IPHAN, 2009 (esquerda) / Autora, 2021 (direita).

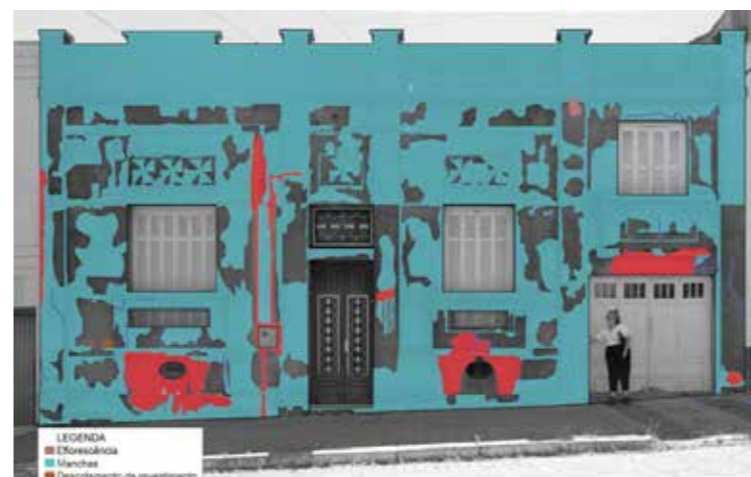
Figura 15 – Conjunto 103-445-439 e 437 – Rua Barão do Amazonas, 445, 439 e 437. Foto à esquerda do inventário mostrando o conjunto em cimento penteado e foto atual à direita com aplicação de pintura cobrindo o revestimento. Fonte: IPHAN, 2009 (esquerda) / Autora, 2021 (direita). Figura 16 – Conjunto 194-33 e 35 – Rua Hipólito Ribeiro, 33 e 35. Foto à esquerda do inventário mostrando o conjunto em cimento penteado e foto à direita atualmente com aplicação de pintura cobrindo o revestimento. Fonte: IPHAN, 2009 (esquerda) / Autora, 2021 (direita). Figura 17 – Representação do mapa de danos sobre foto colorida e em escala de cinza. Fonte: Autora, 2022.



percebe-se a importância da investigação das manifestações patológicas e do estado de degradação das fachadas desses bens.

Diante da sobreposição do mapa de danos sobre as fotografias coloridas foi possível observar que há uma competição entre as cores das representações das manifestações patológicas e a fotografia colorida. Sendo assim, foi estabelecido que os mapas de danos serão realizados em fotos em escala de cinza (Figura 17).

A Figura 18 apresenta o mapa de danos da edificação situada no CQ16 na Rua Tupy Silveira, 1530. Possui 66,65m² de área total de revestimento em cimento penteado. Através do mapa de danos, além das manchas que estão presentes desde o embasamento até o coroamento, é possível observar também, em pontos específicos, a presença de aplicação de outro material. Observou-se fissuras e trincas em vários locais da fachada. Há presença de eflorescência na cornija e nos elementos decorativos acima das esquadrias. Pequenos pontos de descolamento de revestimento também podem ser observados.



A Figura 19 apresenta o mapa de danos da edificação situada no CQ32, na Avenida Marechal Floriano, 1511. Possui 77,42m² de área total de revestimento em cimento penteado. As manchas podem ser observadas em vários pontos da fachada, principalmente no coroamento e no embasamento. Observa-se pontos de eflorescência abaixo das pestanas das esquadrias e no embasamento. Também é possível observar aplicação de outro material, fissuras e descolamento de revestimento como manifestações patológicas.

A Figura 20 apresenta o mapa de danos da edificação situada no CQ194, na Rua Tupy Silveira, 1644 e possui 69,70m² de área de revestimento em cimento penteado. Além das manchas, observa-se a presença de aplicação de outro material, fissuras e trincas, eflorescência e descolamento de revestimento em vários locais da fachada.

A Figura 21 apresenta o mapa de danos da edificação situada no CQ 7, na Avenida General Osório, 815. Possui 76,14m² de área total de revestimento em cimento penteado. Através do mapa de danos, observa-se as manchas como a manifestação patológica mais recorrente. Em vários pontos há presença de fissuras. Nota-se aplicação de pintura no embasamento e molduras dos balcões, demonstrados como aplicação de outro material. Também é possível observar pontos de descolamento de revestimentos na platibanda e acima das esquadrias.

A análise do Quadro 1 permite observar que a fachada da edificação “16-1530” possui 78,86% de degradação do revestimento em cimento penteado. A manifestação patológica com maior área são as manchas totalizando 69,75% (Figura 22), seguido por eflorescência com 6,75% (Figura 23) e aplicação de material sem causa conhecida com 0,71% (Figura 24).

Figura 18 – Edificação “16-1530” – Representação do Mapa de Danos. Fonte: Autora, 2022.
Figura 19 – Edificação “32-1511” – Representação do Mapa de Danos. Fonte: Autora, 2022.
Figura 20 – Edificação “194-1644” – Representação do Mapa de Danos. Fonte: Autora, 2022.
Figura 21 – Edificação “7-815” – Representação do Mapa de Danos. Fonte: Autora, 2022.

MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS	ÁREA TOTAL (m²)		
	66,65		
	MAPA DE DANOS		
	ÁREA (m²)	%	TOTAL %
Manchas	46,492	69,75	78,86
Descolamento reboco	0,019	0,02	
Aplicação de outro material	0,471	0,71	
Fissuras e trincas	0,168	0,21	
Eflorescência	5,411	6,75	
Empolamento	0,000	0,00	
Vegetação	0,000	0,00	

No Quadro 2 é possível observar que a fachada da edificação "32-1151" possui 55,21% de degradação do revestimento em cimento penteado. A manifestação patológica com maior área são as manchas totalizando 51,56% (Figura 25), seguido por fissuras e trincas com 1,67% (Figura 26) e eflorescência com 1,23% (Figura 27).

No Quadro 2 é possível observar que a fachada da edificação "32-1151" possui 55,21% de degradação do revestimento em cimento penteado. A manifestação patológica com maior área são as manchas totalizando 51,56% (Figura 25), seguido por fissuras e trincas com 1,67% (Figura 26) e eflorescência com 1,23% (Figura 27).

MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS	ÁREA TOTAL (m²)		
	77,42		
	MAPA DE DANOS		
	ÁREA (m²)	%	TOTAL %
Manchas	39,918	51,56	55,21
Descolamento reboco	0,050	0,06	
Aplicação de outro material	0,526	0,68	
Fissuras e trincas	1,295	1,67	
Eflorescência	0,953	1,23	
Empolamento	0,000	0,00	
Vegetação	0,000	0,00	



A análise do Quadro 3 demonstra que a fachada da edificação "194-1644" possui 74,80% de degradação do revestimento em cimento penteado. A manifestação patológica com maior área são as manchas totalizando 68,87% (Figura 28), seguido por aplicação de outro material com 5,43% (Figura 29) e fissuras e trincas com 0,39% (Figura 30).

MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS	ÁREA TOTAL (m²)		
	69,70		
	MAPA DE DANOS		
	ÁREA (m²)	%	TOTAL %
Manchas	48,002	68,87	74,80
Descolamento reboco	0,023	0,03	
Aplicação de outro material	3,784	5,43	
Fissuras e trincas	0,271	0,39	
Eflorescência	0,051	0,07	
Empolamento	0,000	0,00	
Vegetação	0,000	0,00	



Fig. 26 – Manchas. Edificação “32-1151”. Fig. 27 - Fissuras e trincas. Edificação “32-1151”. Fig. 28 – Eflorescência. Edificação “32-1151”. Figura 29 - Manchas. Edificação “194-1644”. Fig. 30 – Aplicação de outro material. Edificação “194-1644”. Fig. 31 – Fissuras e trincas. Edificação “194-1644”. Fonte: Autora, 2021. Quadro 3 - Quadro de resultados do mapa de danos da edificação “194-1644”. Fonte: Autora, 2022.

O Quadro 4 indica que a edificação “7-815” possui 59,41% de degradação do revestimento em cimento penteado. A manifestação patológica com maior área são as manchas totalizando 44,37% (Figura 31), seguido por aplicação de outro material com 12,95% (Figura 32) e eflorescência com 1,37% (Figura 33).

CQ 7 - Av. General Osório, 815	ÁREA TOTAL (m ²)		
	76,14		
MANIFESTAÇÕES PATOLÓGICAS	MAPA DE DANOS		
	ÁREA (m ²)	%	TOTAL %
Manchas	33,789	44,37	59,41
Descolamento reboco	0,090	0,12	
Aplicação de outro material	9,864	12,95	
Fissuras e trincas	0,454	0,60	
Eflorescência	1,040	1,37	
Empolamento	0,000	0,00	
Vegetação	0,000	0,00	

Conclusões

A formação da cidade de Bagé e a proximidade com a fronteira proporcionam características importantes ao sítio urbano e seu centro histórico, mostrando sua forma de ocupação e justificando sua preservação. O uso da técnica do cimento penteado, presente em uma parcela considerável dos imóveis salvaguardados, impulsionou este estudo evidenciando a importância da conservação do revestimento como testemunho histórico a partir da investigação do estado de degradação desses bens.

Durante a inspeção visual *in loco*, observou-se a descaracterização dos imóveis salvaguardados no dossiê do tombamento. Dentro das descaracterizações, a mais significativa é a aplicação de pintura, já que 30% das edificações que atendiam os critérios preestabelecidos para o levantamento de campo tiveram o revestimento em cimento penteado coberto por tinta alterando de forma irreversível a cor, o brilho e a textura do revestimento.

Acerca da aplicação do mapa de danos, quanto a graficação, constatou-se que as fotos em escala de cinza apresentam uma melhor base para a representação gráfica pois as manifestações patológicas são mapeadas na forma colorida, sendo assim, não competem com a coloração da fotografia. Quanto a legenda, constatou-se a dificuldade na diferenciação das manifestações patológicas devido à coloração do revestimento, sendo assim, foi proposto o agrupamento das manchas de umidade, mofo, bolor e sujidade em uma única categoria.

Foram identificadas diversas manifestações patológicas, tais como manchas, aplicação de outro material, descolamento do revestimento, eflorescências, fissuras e trincas. Pode-se apontar que a manifestação patológica mais recorrente, em todas as fachadas, são as manchas, estando presente do embasamento até o coroamento. Através dos números é possível observar que as fachadas com a orientação oeste possuem maior degradação frente às fachadas com orientação leste. Outro comparativo possível de ser avaliado com relação à orientação solar é o fato de que as fachadas voltadas para o oeste possuem degradação semelhante entre elas, variando entre 74% e 79%; o mesmo acontece com as fachadas voltadas para o leste, possuindo degradação entre 55 e 60%.

A manifestação patológica “aplicação de outro material” também é um dano que pode ser apontado como significativo, pois, em muitos pontos das fachadas está ligado a intervenções realizadas de forma errônea, como aplicação de argamassa como forma de remendo em determinados pontos tais como após colocação de caixas de luz e aplicação de pintura.

Outro ponto que pode ser levantado diante do estudo de caso é que as edificações com linguagem eclética, através da aplicação do mapa de danos, apontaram uma maior degradação que as edificações com linguagem protomoderna, apresentando, principalmente, manchas e eflorescência como manifestações patológicas junto aos elementos de ornamentação das fachadas. Sendo assim, essa constatação é um indicativo para ser analisado na totalidade de amostra.

Referências

ALVES, Adriane Luiz. *A descaracterização dos centros históricos segundo a percepção do morador: o caso de Bagé - RS*. 2016. 198 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

CUNHA, Fernanda Craveiro. Revestimento de pedra fingida no centro de São Paulo. In: *Revista Restauro*. São Paulo, nº 1 (2017).

FRATTINI, Gisela de Albuquerque. *Cimento Penteado em Pelotas*. 2006. 63 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Patrimônio Cultural e Conservação Artefatos – Curso de Pós-graduação em Artes), Instituto de Artes e Design, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2006.

GONÇALVES, Magali Nocchi Collares. *Arquitetura Bajeense - O delinear da modernidade: 1930-1970*. 2006. 256 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

GONÇALVES, Margarete Regina Freitas; OLIVEIRA, Mário Mendonça de. Caracterización del revestimiento externo e identificación de fenómenos patológicos en la catedral de San francisco de Paula (Pelotas/Rio Grande del Sur, Brasil). *Materiales de Construcción* (Madrid), v. 59, p. 91-99, 2009.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya; NEUTZLING, Simone Rassmussen. O patrimônio urbano da rainha da fronteira. Bagé. RS. In: *Revista Memória em Rede* 2, nº 5, 2011, p. 71-86.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya; NEUTZLING, Simone Rassmussen. A Rainha e Heróica: 200 anos de patrimônio. Jaguarão e Bagé, RS. In: *Projectare: Revista de Arquitetura e Urbanismo* (FAUrb/UFPel) 5, 2013, p. 7-18.

IOSHIMOTO, Eduardo. Incidências de manifestações patológicas em edificações habitacionais. In: *Tecnologia de edificações*. Coletânea de trabalhos da Divisão de Edificações do IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo. São Paulo: Pini, IPT, 1988. p. 545-548.

IPHAÉ. *Centro Histórico de Bagé*. 2012. Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=46000>. Acesso em: 26 mai. 2022.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

NETTO, Vinícius; VARGAS, Julio Celso; SABOYA, Renato. (Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 4, p. 261-282, 2012.

NEUTZLING, Simone Rassmussen. (coord.) *Inventário para o dossiê de tombamento do centro histórico de Bagé*. 2009. (Relatório Técnico). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ministério da Cultura.

NEUTZLING, Simone Rassmussen. *O Saber e o Fazer: Um Olhar Sobre o Patrimônio: Cimento Penteado em Bagé*. 1.ed. Porto Alegre: Imagina Conteúdo Criativo, 2019. 78 p.

SALABERRY, Paula Irigon. *Argamassa de “cimento penteado” – Caracterização, composição e metodologia para projetos de restauro*. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Bahia, 2007.

TINOCO, Jorge Eduardo Lucena. *Mapa de danos recomendações básicas*. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. Textos para Discussão – Série 2: Gestão de Restauro. Olinda, 2009.

CIDADES E PORTOS NA AMAZÔNIA CENTRAL

CITIES AND PORTS IN THE CENTRAL AMAZON REGION

André Paiva Rodrigues¹

Resumo

Grandes projetos logísticos se instalam recentemente na Amazônia, fruto da dinâmica daquilo que poderíamos classificar como “agronegócio globalizado”. Este setor na sua procura por assegurar uma oferta permanente de bens agrominerais aos mercados internacionais e reduzir seus custos busca parceiras, investimentos e apoio à consecução de corredores de exportação na Região Norte e Nordeste (Arco Norte). Tais iniciativas promovem a construção e ampliação de portos em cidades ribeirinhas, com imensas consequências em seus sítios urbanos e entorno regional. Profundas transformações em sua base técnica, aumento demográfico e conflito com comunidades tradicionais são alguns destes impactos, dos quais procuramos avaliar no vale do Rio Tapajós, no município de Itaituba.

Palavras-chave: Amazônia, portos, urbanização, globalização, sistemas técnicos.

Abstract

Huge logistics projects have been installed recently in the Amazon region, as a result of the dynamics of what could be classified as “globalized agribusiness” – a sector that, in its quest to ensure a permanent supply of agromineral goods to international markets and reduce its costs, seeks partnerships, investments and support for the achievement of export corridors in the North and Northeast Region (North Arc). Such initiatives promote the construction and expansion of ports in riverside cities, with immense consequences on their urban sites and regional surroundings. Deep changes in its technical base, population increase and conflict with traditional communities are some of these impacts, which we seek to assess in the Tapajós River valley, in the municipality of Itaituba.

Keywords: Amazon region, ports, urbanization, globalization, technical systems.

Introdução

Nos últimos três decênios, o Brasil reforçou um padrão de crescimento e inserção internacional assentados na exploração intensiva de bens primários, sustentado tanto pelo reordenamento econômico da globalização neoliberal, quanto pela grande elevação no mercado externo dos preços dos alimentos, minérios e produtos semimanufaturados, demandados em grande escala pelas economias centrais e emergentes.

Os imperativos desta realidade promoveram, em anos recentes, diversos governos que agiram no sentido de organizar, a partir de diversas políticas territoriais, reformas institucionais e rearranjos produtivos uma matriz de desenvolvimento classificada como *neoextrativista* (SVAMPA, 2019) ou *exploradora de especialização produtiva* (OSÓRIO, 2012b), com fortes implicações socioeconômicas e ambientais.

Grandes projetos de infraestrutura, incorporações e “modernizações” viabilizaram este modelo, ampliando rapidamente as fronteiras da agroindústria, da mineração, da hidroeletricidade e de outros “projetos de desenvolvimento” (GTAgrária das AGBs Rio de Janeiro e Niterói, 2015, p. 182) que, em termos espaciais, significaram a contínua expansão da ocupação do território, crescimento das forças produtivas e da urbanização.

Na Amazônia brasileira, tais fenômenos impactaram significativamente seu povoamento e economia. Duas características marcantes passaram a predominar na região. A primeira é o crescimento da ocupação de seu território, acompanhada ou, antes, viabilizada, pela formação de eixos de transportes e infraestruturas ao longo e no entorno dos quais se concentram investimentos públicos e privados, inseridos na forma de grandes projetos. A segunda característica, decorrente da primeira, é a integração de partes da região a círculos mais amplos de relações, sob o influxo dos novos objetos e atividades instalados; um grande arco de povoamento e investimentos que acompanham a borda da floresta e, cada vez mais, seu interior produzindo núcleos expressivos de produção, formação de estoques e distribuição – comumente descritos como frentes ou fronteiras urbanizadas (BECKER, 2004).

A configuração de tais eventos, associados ao pacto de poder com os setores que conformam a mineração e o agronegócio, também alimentam na região a multiplicação dos conflitos sociais, ambientais e fundiários, que revelam a violência e as contradições entre atores cujos valores e projetos referentes ao uso do território são profundamente discrepantes.

Concebido, pois, como um espaço estratégico e um campo aberto à produção de *commodities*, com a vantagem competitiva de facilidade de escoamento para o mercado mundial (CASTRO, 2012), ações governamentais e empresariais cada vez mais se movimentam política e economicamente no esforço de acesso aos fundos territoriais amazônicos, promovendo uma incorporação baseada em megaprojetos de infraestrutura logística e de comunicação, ditos *eixos de integração*, com grandes implicações espaciais que, em parte, recuperam a visão geopolítica que orientou as políticas territoriais do período militar, entre 1964 e 1985 (CASTRO, 2012).

Nesta exposição, pretendemos apontar alguns dos impactos urbanos e regionais mais expressivos em municípios alcançados por megaempreendimentos logísticos, na chamada “Cunha do Tapajós” (BECKER, 2004), na Amazônia Central, em especial na cidade de Itaituba (PA). Intenta-se avaliar os sistemas técnicos fluviais instalados em trechos deste território (terminais e estações de transbordo de carga), que o transformaram em trecho logístico fundamental do agronegócio na Amazônia, a partir de 2014.

¹ Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela PUC de Campinas e também bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de São Paulo.

Tal avaliação permitirá a exposição de alguns aspectos mais gerais da urbanização na Amazônia brasileira e sua complexa interação com usos corporativos dos territórios e da acumulação com dominância financeira, assim como aspectos fundamentais da integração espacial em nações de capitalismo dependente, que suscitem inúmeras contradições socioeconômicas e políticas que suscitem.

A identificação e análise das transformações acumuladas nos sítios mencionados foram realizadas através de trabalhos de campo realizados em Itaituba e Santarém. Foram levantadas algumas fontes primárias – principalmente dados do IBGE e legislação pertinente ao tema – e uma quantidade maior de fontes secundárias para levantamento das informações, tais como relatórios de organizações não governamentais, estudos acadêmicos e matérias jornalísticas.

O levantamento de tais fontes foi organizado e reinterpretado segundo os pressupostos teóricos que visam avaliar o uso do território sob o prisma das interações do fenômeno técnico com a produção econômica que, conforme esclarece Santos (1992) – um dos seus principais interpretes –, apontam para algumas das forças mais significativas da organização espacial.

Urbanização e fenômeno técnico recentes na Amazônia

Na visão de muitos analistas, o povoamento e urbanização da Amazônia são descritos como fenômenos complexos e diversificados. Diferentes interpretações têm sido esboçadas em estudos especializados (CORRÊA, 1987; CASTRO, 2008; VICENTINI, 2004; BECKER, 2013; TRINDADE JR., 2013). Contudo, o importante argumento que vê a consecução das cidades e do urbano na floresta como consequência do avanço das fronteiras do capitalismo, associado às estratégias de apropriação e domínio político deste imenso território, está presente na maioria das avaliações em curso.

Deste debate, interessa-nos mais particularmente expor que o povoamento e urbanização amazônicos, a partir da segunda metade do século XX, não podem ser compreendidos sem o exame das políticas territoriais concebidas e implementadas pelo Estado brasileiro, em associação com os grandes monopólios.

A lógica dominante no Brasil, e que presidiu as ações do Estado na região era a da doutrina de segurança nacional dos governos militares (1964-1985) – concebida no contexto de Guerra Fria e da luta capitalista contra o comunismo (OLIVEIRA, 1988), que moldou, no pensamento geopolítico, o ideário da necessidade do controle das terras e recursos naturais, abrindo caminho para as chamadas “integração” e “valorização” amazônicas que, no limite, nunca passaram de uma mobilização extrativista do território, desejada e imposta por setores oligopolistas nacionais e internacionais (OLIVEIRA, 1988; 1989).

Sob o lema do “integrar para não entregar” os governos militares “foram transformando em planos de desenvolvimento nacional brasileiro a estratégia da exploração para exportação dos recursos naturais do país” (OLIVEIRA, 1988, p. 10), com consequências sobre a urbanização e tecnicização regionais. Reorganizaram e aprofundaram ideias, mecanismos e projetos que existiam desde os governos de orientação nacional-desenvolvimentista, em especial o planejamento territorial muito difundido pela CEPAL e SUDENE.

Na Amazônia, portanto, o Estado interventor, na concepção geopolítica de então, foi capaz de formular projetos de integração e crescimento, os quais resultaram: 1) na abertura de fronteiras econômica em enormes trechos da Amazônia Legal, nas décadas

de 1970 e 1980 “que abriu o mercado de terras e de recursos e incentivou a ida de fluxos crescentes de migrantes para regiões mais centrais dos estados [amazônicos]” (CASTRO, 2008, p. 22); e, 2) na configuração de uma frente composta por povoados, cidades e redes que “constituíam uma manifestação do fenômeno urbano”, cuja feição particular está vinculada ao seu papel de bases logísticas das relações econômicas e dispositivos utilizados pelo Estado, no controle e na produção do espaço (BECKER, 1985, p. 367).

A análise conjunta destes fatores permite reconstruir o sentido que estruturou as cidades na fronteira. Conforme esclarece Machado (1999, p. 109), a urbanização foi o elemento organizador do sistema de povoamento, aquele que definiu “sua estrutura, seu conteúdo e sua evolução”. A fronteira é, nesta situação, “a outra face do espaço urbanizado” (BECKER, 1985, p. 358). Sua integração – efetuada através do espaço urbano, ou melhor, como espaço urbanizado –, apresenta formas diversificadas de consecução de cidades e redes.

Na Amazônia, são variados os padrões de urbanização engendrados, desde o rápido crescimento de cidades ribeirinhas – centros de práticas tradicionais, organizadores da economia e das relações com a hinterlândia rural – até a geração de inúmeros núcleos espontaneamente estruturados (CORREA, 1987; VICENTINI, 2004). Só partir dos anos 1970, o modelo de urbanização dirigido será elaborado, a exemplo dos projetos de colonização integrados (PCI) do Governo Federal, inspirados na ideia de “*urbanismo rural*” do INCRA (DIAS; CASTRO, 1986), e as chamadas “cidades empresas”, como Jarilândia, Carajás e Porto Trombetas, sedes de projetos agropecuários e mineradores.

Notável nessa nova situação foi a criação da Zona Franca de Manaus, e a tentativa de promover a industrialização numa cidade estrategicamente localizada no extremo norte do país; “uma espécie de área de produção internacional” dentro da Amazônia (OLIVEIRA, 1989, p. 111). Como consequência, conforme Becker (2013, p. 33) seguindo as estatísticas oficiais, a Amazônia foi a região que registrou as maiores taxas de crescimento urbano no país entre 1970 e 2000, “com uma população que aumentou de 35% em 1970, 40% em 1980, 61% em 1996, 69% em 2000, alcançando 72% em 2007 e 99,5% em 2010”.

Esta rápida aceleração da urbanização acarretou sérios problemas na região. Carência de serviços, equipamentos sociais e infraestrutura, favelização, “inchaço” e violência urbanas foram e ainda são característicos de suas cidades (VICENTINI, 2004). Mais recentemente, conforme dados do IBGE (2010), emergiram novas cidades decorrentes do desmembramento de municípios e também novos povoados, ou núcleos “protourbanizados”, vinculados ao processo de interiorização das atividades econômicas regionais, em especial da agropecuária e garimpo.

No interior deste quadro, caberia mencionar duas outras tendências que se observam. A primeira, referente à metropolização em algumas de suas maiores cidades, entre elas Belém, Manaus e São Luiz; uma segunda, ligada ao crescimento e ascensão de cidades médias na hierarquia urbana e economia regional, cidades cujo dinamismo está ligado ao apoio às atividades do agronegócio, como Rondonópolis, Santarém, Imperatriz e Marabá (COSTA; BECKER; ALVES, 2007).

Os grandes objetos e sistemas de engenharia, planejados e justificados enquanto de “projetos de desenvolvimento”, são centrais neste movimento. A “abertura” da Amazônia e sua incorporação ao mercado capitalista via adição crescente de infraestruturas econômicas, aumentam sua capacidade exportadora através da consecução de grandes eixos logísticos, impondo ao nível do território novas formas e ações.

Circuitos espaciais produtivos, conforme noção proposta por Santos e Silveira (2001), se viabilizam e se organizam regionalmente, sob o controle de grandes corporações transnacionais e da valorização financeira, aumentando ainda mais as capacidades do chamado “agronegócio globalizado” e do extrativismo que, em conjunto, criam, expandem e (ou) reajustam pequenos e médios núcleos urbanos, de hierarquias variadas, em cidades especializadas e funcionais à rede agroindustrial – ditas “cidades do agronegócio” (ELIAS, 2006).

O mercado de produtos e insumos primários, obtidos a partir da integração desta região, é impulsionado pelas empresas da agroindústria e mineração (grupos Amaggi, Bunge, Cargill, Vale), bancos (FMI, BIRD, Corporação Andina de Fomento, BNDES) e grandes empreiteiras (Odebrecht, Camargo Correa e Andrade Gutierrez) que, com seu enorme poder econômico, vem exercendo forte pressão não apenas pela ampliação da infraestrutura física amazônica, mas pelo conjunto de justificativas, discursos e normas que as viabilizam (COUTO, 2008).

Conforme expõe Farinello (2016), começa a sair do papel em anos recentes uma série de projetos de transportes que buscam encurtar a rota entre áreas produtoras no interior do país e os mercados externos demandantes de *commodities* agrícolas. Nestes projetos que envolvem integração intermodal, prossegue o autor, “iniciativas em hidrovias, rodovias e ferrovias registraram avanço para a abertura da chamada saída Norte, ou *Arco Norte*” – portos da região Norte e Nordeste do país, mais próximos de EUA, União Europeia e Ásia².

Tais projetos atraem investimentos estrangeiros que querem assegurar uma oferta permanente e módica de bens florestais, agropecuários e minerais; ações governamentais e empresariais, neste contexto, surgem revalorizando a “abertura”, construção e concessões na região amazônica – fenômeno que repõe os grandes projetos de “integração” das décadas de 1970 e 80, momento em que o estado brasileiro concebeu e impôs aquilo que Becker (2009) chamou de “malha tecno-política”, visando empreender uma apropriação física e controlar o território, tendo cidades como base logística para tais ações³.

Portos no rio Tapajós: a produção de complexos portuários na Amazônia Central e suas contradições socioespaciais

Endogeneizando a competição e a velocidade dos mercados internacionais, as administrações federais e estaduais recentemente promoveram um conjunto de medidas que tiveram como objetivo incrementar a produtividade em setores considerados estratégicos, impulsionando uma modernização territorial-produtiva e esforços exportadores na economia amazônica. Daí a preocupação constante com os “sistemas técnicos de movimento” (CONTEL, 2001), para reduzir os custos e, consequentemente, aumentar a rentabilidade e o desempenho econômico.

2 Em conceituação oficial, Arco Norte é o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas por portos do Norte e Nordeste do Brasil, isto é, ao norte do paralelo 16° S. Cf. BRASIL, 2016.

3 “Redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana etc. subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais e de crédito a baixos juros, indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização [...] compuseram a malha tecno-política” (BECKER, 2004, p. 26-27).

O avanço do capital nacional e internacional, representado por grandes empresas apoiadas por políticas territoriais – Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); Programa de Investimentos em Logística (PIL); Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), assim como o atual portfólio estratégico do Ministério da Infraestrutura baseado em concessões, privatizações e parcerias público-privadas – precisam ser entendidos como articulados e complementares na região Amazônica, seguindo este mesmo objetivo.

Transformações verificadas na *tecnoesfera*, isto é, na materialidade do território, com a reestruturação dos meios de produção, circulação e comércio, são acompanhadas cada vez mais por alterações no padrão de regulação, gestão e negócios, assim como por discursos de valorização do transporte fluvial, do uso corporativo dos rios e da linguagem desenvolvimentista – uma *psicoesfera* que surge à guisa de formação de um ambiente favorável às estratégias do agronegócio, para suas atividades empresariais, compondo um *círculo de cooperação no espaço*, em noção proposta por Santos e Silveira (2001).

Algumas vias navegáveis passam a ser objeto de crescente controle por empresas e (ou) grupos políticos, por estabelecerem uma ligação entre grandes áreas produtoras e portos estratégicos e modernos; outras, por permitirem acesso e integração aos modais rodoviários e ferroviários de exportação, aumentando a fluidez e opções de circulação.

Se efetiva, pois, o acirramento das estratégias de apropriação do território e de recursos, responsáveis por conflitos em torno da terra.

No Médio Tapajós, o incremento dos portos, dos negócios agrologísticos e suas ações hegemônicas avançam sobre os direitos das comunidades – uma nova racionalidade outorgada pelas ações e objetos corporativos se instala em sua área. Poderíamos dizer, seguindo Santos (1992, p. 59), que nesta região as coisas se processam crescentemente “governadas de longe e regidas por imperativos distantes”, onde um novo padrão de regulação e construção de hidrovias, terminais portuários, armazéns etc., promovem fortes transformações nas cidades ribeirinhas – em especial, aquelas mais bem adaptadas física e institucionalmente, como Itaituba e Santarém, no Estado do Pará.

Conforme Andreoni (2020), já é enorme e crescente o número de portos fluviais privados propostos na Amazônia brasileira, muitos dos quais se encontram implementados ou em vias de expansão e modernização, com pouca ou nenhuma supervisão governamental. Desde 2013, ainda segundo o autor, comunidades locais veem múltiplos “portos fluviais industriais” serem construídos por gigantes transnacionais do agronegócio, transformando completamente os rios – que, durante séculos, foram navegados apenas por pequenos barcos e canoas – e as cidades ribeirinhas.

Hoje, os cerca de 100 portos fluviais industriais privados na Amazônia são parte essencial e integral do corredor logístico de crescimento mais rápido no Brasil [Arco Norte] – movendo mercadorias de forma barata e rápida do interior do país para a costa atlântica para exportação. Os portos fluviais do norte, que movimentam carga pelo rio Amazonas e seus tributários, mais do que dobraram sua participação no mercado na última década. Somente no primeiro semestre de 2020, quase 20% da soja e do milho do país fluíram ao longo dos principais rios da bacia amazônica [...] [com investimento de centenas de milhões de dólares] pelo menos 41 novos portos estão atualmente planejados ou em construção para os principais rios da região (ANDREONI, 2020, s/n).

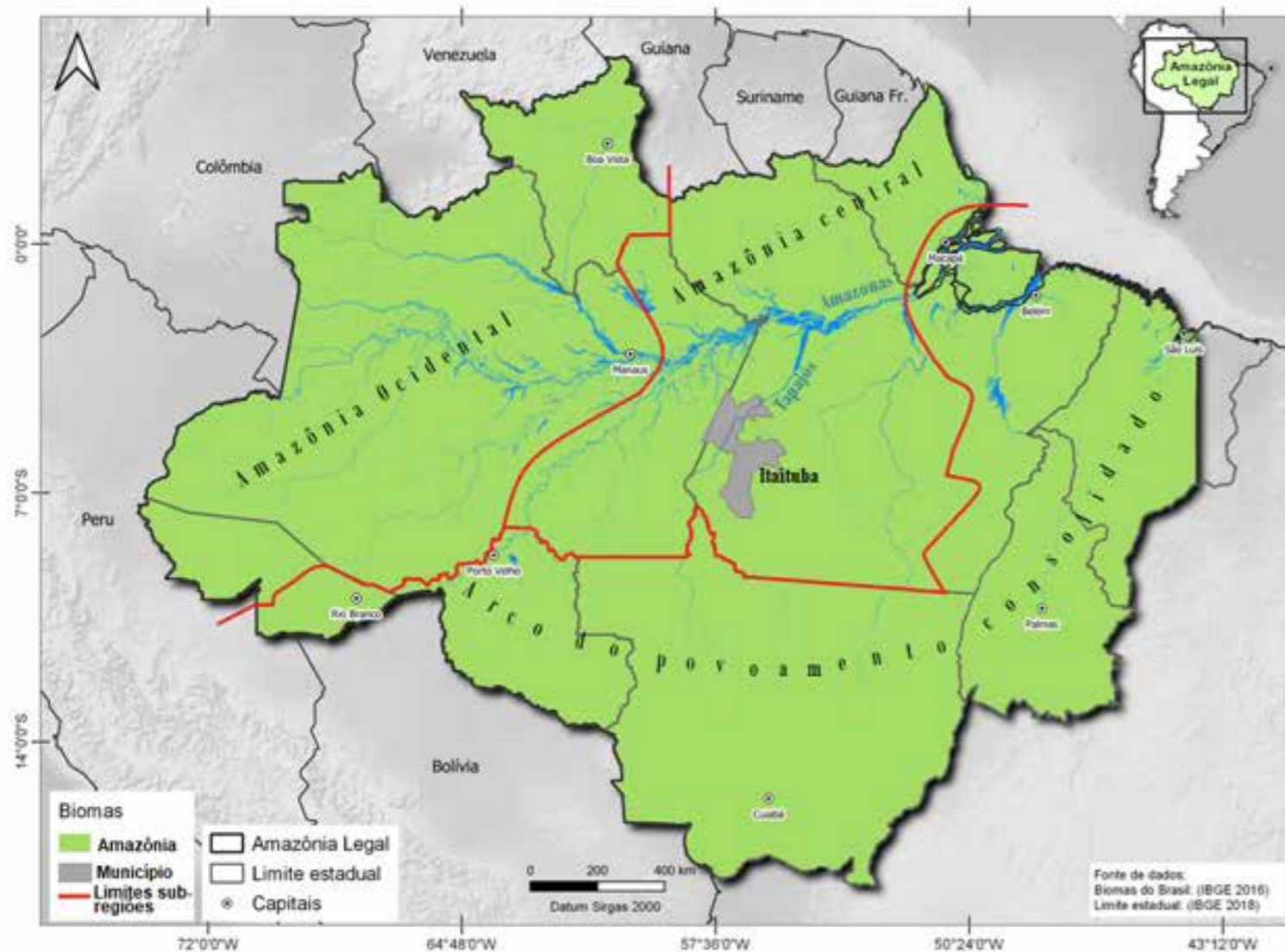


Figura 1 - Mapa do município de Itaituba e sub-regionalização esquemática da Amazônia Legal, a partir de IBGE (2019) e Becker (2004). Elaboração do próprio autor.

As transformações no vale do rio Tapajós são rápidas e intensas neste contexto. Desde pelo menos 2014, Itaituba e Ruranólis viram múltiplas estações de transbordo de cargas serem construídas e ampliadas por gigantes transnacionais do agronegócio, transformando seus até então pequenos distritos portuários em importantes nós da agrologística na Amazônia central (RODRIGUES 2018; BARROS, 2019). Santarém, na confluência com o rio Amazonas, muito mais ancorada numa estratégia do agronegócio para o escoamento de produtos do que os exemplos anteriores, também se encontra cingida por projetos de infraestrutura portuária e conflitos decorrentes destes, conforme apontam diversos relatórios de organização de direitos civis e ambientais⁴.

Tomemos como exemplo do que ocorre na chamada “Cunha do Tapajós” em seu mais recente “nó logístico”: o município de Itaituba (figura 01).

Conforme relata Schramm (2017, s/n), grupos ribeirinhos, indígenas, quilombolas e outras comunidades tradicionais que vivem às margens do Rio Tapajós, no distrito de Miritituba, em Itaituba, veem com preocupação a exploração econômica e ambiental do lugar. “Obras de pavimentação da BR- 163 e a construção de portos ao longo do rio já têm afetado a qualidade das águas e a produção de peixes da região”, algumas lideranças locais relatam, ainda de acordo com a autora, que pescadores são impedidos de acessar as áreas próximas aos terminais portuários das empresas.

Diversas restrições ambientais, relacionadas ao uso de recursos naturais coletivos

⁴ Entre elas *Terra de Direitos*, organização de Direitos Humanos que atua na defesa de direitos econômicos, culturais e ambientais e, atualmente, monitora violações de direitos em comunidades amazônicas. Disponível em <<https://terradedireitos.org.br/>> Acesso em: 14 mar. 2022.

do rio e acesso a espaços públicos, já encontram respaldo no próprio Plano Diretor do município de Itaituba (Lei municipal nº 2.884/15), aponta Rodrigues (2017). Este documento, de acordo com o autor, sofreu interferência da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Carga da Hidrovia do Tapajós (ATAP), entidade que obteve grande favorecimento em seu texto, dado o apoio financeiro que ofereceu em sua consecução. No Plano atual, há a reserva de toda a costa de Miritituba à função portuária, área anteriormente destinada à moradia, de acordo com o antigo Plano Diretor municipal, de 2006 (RODRIGUES, 2017, p. 19)⁵.

Seguindo a construção desses terminais portuários, outras violações de direitos das comunidades do município ocorrem. Desinformações sobre novos empreendimentos e ausência de audiências públicas, conflitos relacionados à falta de atenção ao direito de consulta prévia, livre e informada de indígenas e comunidades tradicionais são recorrentes, tanto por parte das empresas como da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), razão pela qual, por diversas ocasiões a partir de 2014, os Ministérios Públicos Federal (MPF) e estadual (MPE) moveram Ações Cíveis Públicas para suspensão e (ou) anulação de licenças ambientais de grandes empreendimentos.

Conforme relata Schramm (2017, s/n), “mesmo as audiências públicas realizadas na região para a construção dos complexos portuários não tiveram uma divulgação efetiva, nem foram suficientes para inteirar os moradores da situação”.

Procuradores federais e promotores estaduais criticaram o desenvolvimento acelerado na Amazônia, argumentando que o processo de licenciamento ambiental para instalações portuárias individuais não consultou as comunidades tradicionais afetadas. A construção também não leva em consideração os impactos socioambientais cumulativos dos corredores logísticos mais amplos que agora estão tomando forma, dizem eles [...] o que a indústria portuária chama de um caminho relativamente verde para o desenvolvimento econômico em uma das regiões mais pobres do Brasil, ambientalistas e ativistas indígenas veem como uma grande ameaça para a floresta tropical mais biodiversa do mundo e suas comunidades tradicionais (ANDREONI, 2020, s/n).

A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), conforme esclarece Schramm (2017, s/n) “garante o direito ao território de povos indígenas e tribais”. O decreto federal nº 6.040 de 2007 inclui, nessa última categoria, comunidades quilombolas, indígenas e grupos tradicionais ribeirinhos e determina que “esses grupos sejam consultados caso haja projetos e empreendimentos que poderiam afetar o modo tradicional de viver” (SCHAMM, 2017, s/n). Tal consulta, complementa a autora, deve seguir as regras estipuladas pela comunidade, povo ou grupo atingido, contudo as audiências públicas que estão previstas no processo de licenciamento ambiental destas novas estruturas portuárias não contemplam o que estabelece a Convenção 169.

Para se ter uma ideia do exposto, dos quatro maiores terminais portuários atualmente em operação em Itaituba “nenhum consultou formalmente o povo Munduruku antes da construção, como exigido pela legislação internacional e brasileira, de acordo com a líder indígena Korap” (ANDREONI, 2020, s/n).

⁵ Cf. Capítulos III e IV do Plano Diretor Itaituba (Lei nº 2885/15), referentes a Atividades de Uso Compreendido por Categorias e Zonas Urbanas Especiais. Disponível em <<https://www.itaituba.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal/2015/lei-2885-2015-dispoe-sobre-a-criacao-da-lei-de-zoneamento-urbano-e-disciplina-o-uso-e-a-ocupacao-do-solo-urbano-do-municipio-de-itaituba-e-da-outras-providencias/view>> Acesso em 10 fev.22.



Figura 2 – Hidrovia Tapajós-Teles Pires (Fonte: BRASIL, 2017, p. 43 – adaptado pelo autor).

Apesar das constantes denúncias e ações da justiça intermediando o conflito, inclusive com suspensão de instalações portuárias planejadas por empresas da agrologística, os impulsos construtivos e liberalizantes da regulação portuária não cessam no município. Desde 2013, “pelo menos 10 portos industriais, ligados ao agronegócio, foram construídos ao redor da cidade de Itaituba” e, ainda, “as autoridades locais dizem que mais de duas dúzias de outros portos estão planejados na cidade, pelo menos cinco deles para gigantes das *commodities*” (ANDREONI, 2020, s/n).

Neste cenário, a manutenção e melhoramentos na hidrovia Tapajós (Alto e Médio Tapajós), no trecho entre Itaituba e Santarém, assim como projetos de sua expansão e viabilidade no sentido do Baixo Tapajós, incluindo o rio Teles Pires, em Mato Grosso (MT), atraem milhões em recursos federais e privados, e avançam⁶. A expectativa é de que tais projetos incentivem a construção de eclusas onde agora existem cachoeiras, e serviços de dragagem e aprofundamento do leito dos rios, estendendo a hidrovia até as áreas produtoras de grãos no Mato Grosso, gerando enormes implicações às comunidades tradicionais e ao meio-ambiente (Figura 02).

Além dos portos, hidrovias e estradas, novos fluxos se instalam buscando o aproveitamento do potencial hidroelétrico do Tapajós. “O Oeste do Pará está no Plano Nacional de Energia, e empreendimentos como o Complexo Itapacurá podem

6 Cf. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Hidrovia Tapajós-Teles Pires. Disponível em <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-tapajos-teles-pires>> Acesso 02 Abr.22 e, igualmente, em BRASIL (2017, p. 42-44).

construir pequenas centrais hidrelétricas em Itaituba” (SCHRAMM, 2017, s/n). Outras localidades em seu entorno, são igualmente alvo de especulações, como a Usina Hidrelétrica (UHE) Jatobá, em fase de estudo de viabilidade. (SCHRAMM, 2017, s/n).

Considerando as transformações propriamente urbanas em Itaituba, haveria que se destacar, ainda, o relevante aumento na circulação de pesados veículos graneleiros e automóveis em áreas de seu perímetro urbano, seguido por incrementos populacionais e migratórios relevantes, descrito por alguns de seus observadores como suficientemente grande para uma modificação no cotidiano da população local e esgarçamento dos serviços públicos, inclusive com acréscimo nos casos de violência, uso de drogas, prostituição e maiores demandas por serviços socioassistenciais e locais de moradia (RODRIGUES, 2017a, 2017b e 2020; BARROS, 2019; ANDREONI, 2020).

Para ser ter uma ideia, o cadastro único da assistência social em Itaituba já estimava, em 2017, uma população superior a 130 mil habitantes no município (RODRIGUES, 2017b), número acima daquilo que foi estimado pelo IBGE em 2020 (101.541 habitantes).

O distrito de Miritituba, onde ficam instalados os terminais portuários, sofreu significativa expansão de sua rede urbana, com criação de novos bairros – Nova Miritituba, Jardim do Édem – e aumento nos preços dos alugueis, imóveis e lotes, deslocando pessoas que anteriormente moravam nas margens do rio Tapajós e alterando a paisagem e o uso do solo locais (BARROS, 2019). Inclui-se o desaparecimento de atividades ligadas à agricultura de subsistência, pesca e coleta, em função das dinâmicas impostas pelos portos, descaracterizando seu aspecto original de zona rural (agrovila).

O sobre-uso do rio e das vias urbanas, com a circulação e presença crescente de veículos graneleiros – carretas, embarcações – e automóveis, promovem grande pressão sobre as vias urbanas, tendo como consequência um aumento excessivo no trânsito, inclusive com congestionamentos na BR-163, formação de nuvens de poeira e interferência no conforto ambiental com enormes implicações sobre a saúde e o ecossistema. Nesse quadro, a tomada ou apropriação privada de estradas e ruas pelos fluxos corporativos que se instalam, em especial nas épocas de transporte de safras, se tornam um dado ambiental do município, cuja mobilidade se dá, cada vez mais, definida em função das atividades das empresas hegemônicas.

As dimensões econômicas e sociais deste novo urbano demandam, por seu turno, novos objetos e sistemas técnicos para sua reprodução cotidiana, e soluções de seus “gargalos”. Desde a necessidade de expansão/melhoramento de vias públicas, até novos empreendimentos de solução agrologística surgem.

Iniciativas em ampliação e modernização de rodovias e ferrovias registram avanço no município e seu entorno. Entre elas, destacam-se a estrada de ferro entre Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba (Ferrogrão, EF- 170) – com extensão de 933 km e investimentos previstos que ultrapassam os R\$ 8,26 bilhões, apenas para sua implantação –, e a complementação de seus dois ramais: Santarenzinho (entre Itaituba/PA e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com cerca de 32 km de extensão) e Itapacurá (localizado integralmente no município de Itaituba/PA, com aproximadamente 11 km de extensão), assim como o asfaltamento e concessão da BR-163 – com extensão de 1.009 km e investimentos de R\$ 1,76 bilhões –, ligando os distritos de Miritituba e Itapacurá, em Itaituba, aos principais terminais portuários do rio Tapajós e às áreas produtoras do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Sul do Brasil⁷.

7 Cf. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Informações sobre a Ferrogrão, disponível em

Em conjunto, estes grandes empreendimentos agregam negócios, trabalho e sistemas de engenharia no nível da *tecnoesfera* de Itaituba, produzindo uma reconfiguração da cidade, do campo e de suas relações. O aumento observado tanto do fenômeno econômico quanto técnico permite evidenciar uma crescente complexidade de sua organização espacial e fortes “ajustes” que ainda se encaminham, inclusive com começos de arranjos territoriais inéditos na região.

A articulação da cidade, assim como de outros sítios do município, procura conectar por rodovias, trilhos ou hidrovias, a produção do Centro-Oeste aos portos do Norte, a partir de uma proposta de organização territorial que busca o não cumprimento das condicionantes de um planejamento urbano e ambiental adequados.

A expansão urbana de Itaituba se dá por um conjunto de remoções de comunidades e incremento de mão-de-obra forânea que se organizam em periferias subequipadas e autoconstruídas, formando núcleos secundários que, simultaneamente, dispersam o crescimento da cidade e acumulam desmatamento em áreas que não são diretamente impactadas pelas grandes obras da agrologística. Estes mecanismos aumentam a pressão por equipamentos e serviços públicos – escolas, hospitais, redes de esgoto, habitações etc. – inexistentes nestas localidades.

Inicia-se, pois, a reprodução da estrutura territorial subdesenvolvida típica das cidades brasileiras, sobretudo quando alimentada pelo “exército de desempregados” que se formam por ocasião do término das obras, e pouca capacidade de absorção de trabalhadores pelos terminais portuários e demais atividades/setores formalizados de sua economia urbana⁸.

O contraste de tal realidade com anúncios da chegada de complexos imobiliários e turísticos de médio e alto padrão, como projeto *Itapacurá Park Residence*, termina por compor o cenário desta estrutura territorial. A segregação e estratificação dos grupos sociais em um mesmo espaço urbano aponta para uma oposição entre núcleos favorecidos e suas periferias, fenômeno que reproduz o “*apartheid* e racismo” das cidades do agronegócio, conforme nos reporta Peres e Merlino (2022) ao observarem as mais variadas “cidades da soja”, profundamente cindidas entre grupos definidos pela cor de pele, origem geográfica e renda.

Considerações finais

O presidente Jair Bolsonaro (2018-2022) em discurso na cerimônia de entrega da pavimentação dos trechos finais da BR-163, enfatizou que “governar é buscar não deixar obras paradas”⁹, provavelmente emulando a mentalidade tecnicista do presidente Washington Luís (1926-1930), quase um século antes, para o qual “governar é construir estradas”. Tal posicionamento revela o comprometimento que possui com as transformações que se acumulam na Amazônia, frequentemente justificadas através de velhos argumentos retirados de conceitos estratégicos nacionais¹⁰ – que,

⁸ <<https://portal.antt.gov.br/ferrograo-ef-170> e sobre a BR-163, disponível em <<https://portal.antt.gov.br/br-163-230-mt-pa>> Acessos em 20 mar. 2022.

⁹ Em 2019, a cidade que agora abriga inúmeras empresas logísticas e infraestruturas portuárias possui, segundo o IBGE, apenas 13,4% de sua população em ocupação formal. Cf. IBGE <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/panorama>>. Acesso em: 03 mar. 2022.

¹⁰ Cf. *Entrega da BR-163 é um passo enorme para competitividade de MT*, no sítio eletrônico do Governo do Estado do Mato Grosso. Disponível em <<http://www.mt.gov.br/-/13767414--entrega-da-br-163-e-um-passo-enorme-para-a-competitividade-de-mt-afirma-governador>> Acesso em: 16 mar. 2022.

¹¹ Cf. VALENTE, Rubens. *Teoria conspiratória da ditadura guia Bolsonaro na Amazônia*. Disponível em:

lamentavelmente, não são “conceitos”, nem “estratégicos” e tampouco “nacionais”.

O que temos, de fato, é o reforço de um padrão de reprodução do capital baseado em exportação de especialização produtiva (agropecuária) e, igualmente, da entrega dos recursos e terras aos grandes grupos oligopolistas nacionais e estrangeiros, em prejuízo de outras matrizes de desenvolvimento como, por exemplo, daquelas baseadas na chamada “bioeconomia” e na manutenção de direitos comunitários e modos de vida tradicionais.

Assim, conforme se argumentou, a onda de investimentos e projetos logísticos que se instalaram na Amazônia Central são substancialmente fruto da dinâmica daquilo que poderíamos classificar como “agronegócio globalizado”. Este setor, em sua procura por assegurar uma oferta permanente de bens agropecuários e minerais aos mercados internacionais, tem buscado parceiros, investimentos e recursos nas áreas de agricultura, eletricidade, mineração e pecuária, constantemente projetando formas de redução de seus custos – daí sua dependência de arranjos logísticos multimodais, com saída preferencialmente pelos portos das regiões Norte e Nordeste (mais próximos dos mercados demandantes de *commodities* e com custos de frete em média 30% mais baixos).

Estes investimentos, em conjunto, impõem inúmeras transformações urbanas e regionais. Em anos recentes, a Amazônia Central viu múltiplos portos serem construídos e ampliados por gigantes transnacionais do agronegócio, impactando fortemente seus rios e cidades ribeirinhas, transformados em nós dos circuitos espaciais de produção. O rio Tapajós, navegado durante séculos apenas por pequenos barcos e canoas, cada vez mais é parte essencial e integral dos esforços de constituição de grandes corredores de exportação no país; sua metamorfose de rio para hidrovia (Hidrovia Tapajós-Teles Pires) arrasta consigo o município de Itaituba, local das maiores e mais rápidas transformações.

Procuramos demonstrar que a construção de novos bairros, núcleos secundários e equipamentos urbanos, associados ao elevado afluxo de trabalhadores, veículos de carga, objetos e sistemas de engenharia portuária, compõem algumas das mais evidentes transformações no nível da *tecnoesfera* em Itaituba. Porém, a produção de novas vulnerabilidades, a partir da não observância dos direitos comunitários e sociabilidades tradicionais, talvez seja o impacto mais profundo deste modelo de “desenvolvimento”.

A constituição de uma *psicoesfera* em que se constrói o discurso do progresso, do caminho relativamente verde para o crescimento econômico, e da necessidade de geração de empregos e renda em uma das regiões mais pobres do país complementam o quadro – promessas que não se concretizam, e configuram um quadro crescente de aumento nas tensões e combates contra populações tradicionais e suas formas e meios de vida.

Em resumo, o horizonte de transformações que, por hora, se projeta nas relações entre portos e cidades na Amazônia Central, em especial no município de Itaituba, é um reforço de suas relações, comandadas pelas “indústrias agrícolas não urbanas”, dotadas de capacidade extremamente grande de impor transformações técnicas, institucionais e simbólicas à sua imagem e a partir de seus interesses – estes, por sua vez, cada vez mais internacionalizados em termos de produção e finanças.

<<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/>> Acesso em: 02 abr. 2022.

Referências

ANDREONI, Manuela. Portos na Amazônia se multiplicam e abrem novas rotas para China. *In: Diálogo Chino*, nov. de 2020. Disponível em: <<https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/portos-amazonia-multiplicam-abrem-novas-rotas-para-china/>> Acesso em: 16 jun. 2021.

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. Da agrovila à nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. *In: Geosul*, Florianópolis, v. 34, n. 71, abr. 2019, p. 382-406.

BECKER, Bertha. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 1, 1978, p. 111-122.

BECKER, Bertha. Fronteiras e urbanização repensadas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 47, n. 3/4, p. 357-371, 1985.

BECKER, Bertha. *Amazônia – Geopolítica na Virada do III Milênio*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2004.

BECKER, Bertha. *A urbe amazônica: a floresta e a cidade*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2013.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Arco Norte: desafio logístico*. Centro de Estudos e Debate Estratégico (CEDE), Edições Câmara, Brasília, 2016. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf> Acesso em: 30 mar. 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS e AVIAÇÃO CIVIL (MTPA). *Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém*. Secretaria Nacional de Portos, Brasília, 2017. Disponível em: <https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm28.pdf> Acesso em: 02 abr. 2022.

CASTRO, Edna. A questão urbana na Amazônia. Estudo e Problemas Amazônicos: *História Social e Econômica e Temas Especiais*, v. 2, 1992.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. *In: CASTRO, Edna (Org.) Cidades na Floresta*. São Paulo: Anablume, 2008, p. 13-39

CASTRO, Edna. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. *In: Caderno CRH*, Salvador, v. 25, n. 64, p. 41-61, jan./abr. 2012.

CONTEL. Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. *In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2ª ed., São Paulo, Editora Record, 2001, p. 357-372.

COSTA, Wanderley Messias da; BECKER, Bertha; ALVES, Diógenes. *Dimensões humanas da biosfera-atmosfera na Amazônia*. São Paulo, Edusp, 2007.

COUTO, Alessandro Biazzini. A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. *In: VERDUM, Ricardo (Org.) Financiamento e megaprojetos: uma interpretação da dinâmica regional sul-americana*. Brasília: INESC, 2008, p. 79-88.

DIAS, Guilherme Leita da Silva; CASTRO, Manoel Cabral de. *A colonização oficial no Brasil: erros e acertos na fronteira agrícola*. Série Relatórios de pesquisa. São Paulo, Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.

ELIAS, Denise. Globalização e fragmentação do espaço agrícola do Brasil. *In: Scripta Nova*, Barcelona, vol. x, p. 59-81, 2006.

FARIELLO, Danilo. Avançam projetos para escoar grãos pelo Norte. *In: O Globo*. março, 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/avancam-projetos-para-escoar-graos-pelo-norte-18868477>> Acesso em: 10 mar. 2022.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo online*, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>> Acesso em: 14 out. 2020.

GTAgrária das AGBs Rio de Janeiro e Niterói. Os “grandes projetos de desenvolvimento” e seus impactos sobre o espaço agrário do Rio de Janeiro. *In: MITIDIERO JÚNIOR, M. Antônio; GARCIA, Maria Franco; VIANA, Pedro Costa Guedes (org.) A Questão Agrária no Século XXI*. Escalas, Dinâmicas e Conflitos Territoriais. São Paulo: Outras Expressões, 2015, p.181-224.

OSÓRIO, Jaime. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. *In: FERREIRA et. ali. Padrão de Reprodução do Capital*. Contribuições da teoria marxista de dependência. São Paulo: Boitempo, 2012a.

OSÓRIO, Jaime. América Latina: Novo padrão de especialização produtiva. *In: FERREIRA et. ali. Padrão de Reprodução do Capital*. Contribuições da teoria marxista de dependência. São Paulo: Boitempo, 2012b.

MACHADO, Lia Osório. A fronteira agrícola na Amazônia brasileira. *In: Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 2, p. 27-55, abr./jun. 1992.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. *In: Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 1, 1999, p. 109-138.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Integrar para não entregar*. Políticas públicas e a Amazônia. Campinas, Papirus, 1988.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos*. 2ª ed., Campinas, Papirus, 1989.

PERES, João; MERLINO, Tatiana. Apartheid e racismo nas cidades da soja. *In: O Joio e o trigo*. Jornalismo investigativo de alimentação, saúde e poder, mar. 2022. Disponível em: <<https://ojoioeotrigo.com.br/2022/03/apartheid-e-racismo-nas-cidades-da-soja/>> Acesso 02 abr. 2022.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. Identificação, análise e relação de poder da política portuária no oeste do Pará (Itaituba). *In: CASTRO, Edna. (Org.) Territórios em transformação na Amazônia*. Saberes, rupturas e resistências. Belém: NAEA/UFGA, 2017a.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. *Portos no rio Tapajós: Arco de desenvolvimento e justiça social*. Rio de Janeiro: IBASE, 2017b (cartilha).

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. *In: Revista NERA*. Presidente Prudente, ano 21, nº 42, pp. 202-228, Dossiê - 2018.

SANTOS, Milton. Objetos e ações: dinâmica espacial e dinâmica social. *In: Geosul*, n. 14, Ano VII, 1992.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2ª ed., São Paulo, Editora Record, 2001.

SCHRAMM Franciele Petry. No Médio Tapajós, portos avançam sobre os direitos das comunidades. *In: Terra de Direitos*. Nov. de 2017. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/no-medio-tapajos-portos-avancam-sobre-os-direitos-das-comunidades/22685#:~:text=O%20Oeste%20do%20Par%C3%A1%20est%C3%A1,poder%C3%A1%20barrar%20o%20Rio%20Tapaj%C3%B3s>> Acesso em: 14 mar. 2022.

SVAMPA, Maristella. *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina*. Conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências. São Paulo, Editora Elefante, 2019.

TRINDADE Júnior. Saint-Claire Cordeiro da. A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana. *In: Geografaris*, n. 1, Vitória, 2000.

TRINDADE Júnior. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista IEB*, Instituto de Estudos Brasileiro, São Paulo, n. 50, p. 113-137, mar./set., 2010.

AS RELAÇÕES DICOTÔMICAS ENTRE CAMPO-CIDADE E AS POLÍTICAS HABITACIONAIS NO BRASIL

DICHOTOMOUS RELATIONSHIPS BETWEEN COUNTRYSIDE-CITY AND HOUSING POLICIES IN BRAZIL

Felipe Facci Facci Inguaggiato¹ e Tatiane Ferreira Olivatto²

Resumo

O processo de urbanização, atrelado aos movimentos capitalistas, causou o distanciamento da população urbana e rural, desconectando a cidade do campo. O distanciamento entre esses espaços deu-se, muitas vezes, por políticas públicas, dentre elas as habitacionais, que se voltaram à habitação nas cidades e ao avanço da fronteira agrícola e dos latifúndios. Este trabalho propõe um levantamento bibliográfico de caráter reflexivo acerca das políticas de moradia que ocorreram no Brasil ao longo de seu processo histórico e urbano, assim como questões que desencorajam o êxodo rural. Buscou-se também um levantamento de iniciativas que conectam as esferas campo-cidade e que promovem transformação socioespacial, como modernização das técnicas agrícolas, feiras livres, cooperação, parcerias diretas e agricultura urbana.

Palavras-chave: latifúndio, produção rural, urbanização, políticas habitacionais, agricultura urbana.

Abstract

The urbanization process, linked to capitalist movements, caused the distance of the urban and rural population, disconnecting the city from the countryside. The distance between these spaces was often due to public policies, including housing, which turned to housing in cities and the advance of the agricultural frontier and large estates. This work proposes a reflective bibliographical review about the housing policies that occurred in Brazil throughout its historical and urban process, as well as issues that discourage the rural exodus. An investigation on initiatives that connect the countryside-city spheres and that promote socio-spatial transformation was also sought, such as the modernization of agricultural techniques, autonomous markets (fairs), cooperation, direct partnerships and urban agriculture.

Keywords: latifundium, rural production, urbanization, housing policies.

¹ Doutorando em Engenharia Urbana, pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Mestre em Engenharia Urbana, pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Atualmente é pesquisador do Grupo de Estudos e Pesquisas em Engenharia Urbana e Geoprocessamento, na Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e pesquisador externo do Grupo de Estudos em Planejamento Territorial e Ambiental (Geplan), do Instituto Federal do Sul de Minas. Experiência na utilização de Sistemas de Informações Geográficas (SIGs), trabalhando com o ordenamento espacial e planejamento territorial urbano e ambiental.
² Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana na Universidade Federal de São Carlos. Mestrado em Engenharia Urbana pela UFSCar e graduação em Engenharia Ambiental e Sanitária pela PUC-Campinas (com sanduíche na UniSA - University of South Australia). Formação técnica em Geomática pelo Cotil-UNICAMP e especialização em Docência Universitária. Atualmente compõe o URBIE (Grupo de Inovação e Extensão em Engenharia Urbana) e dedica-se à pesquisas relacionadas à Geoprocessamento, Sistema de Informação Geográfica (SIG), Cartografia Temática e diversas aplicações na Engenharia Urbana.

Introdução

Historicamente, a produção dos meios e o estabelecimento de uma relação objetiva com a natureza é um procedimento de construção das necessidades humanas – e da configuração do encadeamento da formação da sociedade – garantido condições de subsistências para as mesmas. Essas questões impõem factualmente a divisão entre campo e cidade, enraizando uma das contradições do processo de produção, conforme Marx (1983). Ressalta-se assim uma divisão sociogeográfica do trabalho, permeada pela divisão da população nos processos produtivos.

Guiado por essas diretrizes, o processo de urbanização acentuou-se, levando ao distanciamento do espaço (e população) rural e urbana, atrelada ao desconhecimento do trabalho rural, desconectando a cidade ao campo. Assim, as cidades industriais e comerciais emanciparam-se nesse contexto – juntamente ao fluxo de pessoas e comércio (HARVEY, 2006) – onde a estrutura fundiária e monetária é usada para além da subsistência, onde a manufatura passa a se desenvolver (SINGER, 1978).

Nesse sentido, observando as dicotomias entre a relação campo-cidade e o heterogêneo processo de urbanização e de políticas habitacionais que se deram em diferentes países, o presente artigo tem como objetivo investigar a correlação entre os dois espaços, atrelando a difusão de políticas habitacionais em escala temporal no Brasil. Ademais, serão abordadas iniciativas de estreitamento da relação campo-cidade, debatendo-se propostas alternativas para a desconstrução desse paradigma espacial.

O processo metodológico do presente artigo é pautado no levantamento bibliográfico de caráter exploratório (GIL, 2000), o qual foi conduzido a partir de autores clássicos da temática e com base em pesquisas mais atuais referentes ao planejamento urbano e regional, políticas habitacionais e dinâmicas entre campo e cidade. Foram realizadas buscas em bases de indexação de publicações científicas, como o portal de periódicos da CAPES e a Scopus, além de terem sido exploradas fontes diversificadas, como websites de notícias em geral, documentos governamentais e de instituições de ensino e pesquisa.

Este artigo foi estruturado em três seções temáticas, além desta introdução e das considerações finais. A primeira seção temática contextualiza os aspectos históricos das relações campo-cidade, comtemplando desde o contexto mais global, as especificidades dos países latinos e algumas questões específicas no Brasil. A segunda explora a questão habitacional urbana no Brasil, aprofundando uma investigação sobre como as políticas habitacionais impactaram no relacionamento entre campo e cidade. Na última seção temática são apresentadas algumas iniciativas que se opõem à este distanciamento, promovendo o estreitamento dessas relações como promotor de transformação socioespacial.

As relações campo-cidade: aspectos históricos

A cidade, em conformidade com o modelo produtivo capitalista, apresenta condicionantes específicas em relação às outras com outros modos de produção. Isso ocorre devido a uma necessidade de concentração e de centralização do capital – atrelado à industrialização –, ocasionando a produção e circulação de mercadorias dentro do espaço urbano, conforme LeFebvre (1976).

Concomitantemente a LeFebvre (1976) e Braudel (2009) apontam a correlação entre o urbano e a expansão econômica, moldando sua configuração. Todavia, previamente a esses processos capitalistas, Marx (1983) enfatiza que as cidades eram subordinadas a um sistema no qual os meios de produção e de terra eram propriedades dos trabalhadores, embora caiba ressaltar que, em cada espacialidade de análise, essa relação foi distinta, principalmente em questões relacionadas à divisão do trabalho entre o campo e a cidade e sua produção social.

Assim, à medida que a cidade se desenvolve, a separação de grupos é induzida. Entretanto, vale ressaltar que ser um camponês ou um ser urbano não leva à divisão de classes – o que realmente segrega as classes sociais é a divisão do trabalho (MARX, 1983). Nesse sentido, a atividade primária produtiva ocorre no espaço rural, nutrindo o espaço urbano. Este, por sua vez, surge somente a partir do momento em que as forças produtivas do campo são suficientes e excedentes para abastecê-lo (DEÁK, 1991). Rolnik (1994) defende que a formação da cidade é fruto de um acúmulo prévio e fluxo contínuo de produtos e pessoas entre esses espaços, juntamente a presença de uma classe apartada socialmente.

Portanto, a cidade capitalista que observamos contemporaneamente causou a fragmentação dessas formas pretéritas. Primeiramente, esse processo teve origem no campo, visto que os processos capitalistas surgiram gradativamente no modo de produção feudal, através do desenvolvimento da pequena manufatura rural e, desse modo, a produção e o comércio foram pautados em valores de troca (LEFEBVRE, 1976).

Além disso, os processos manufatureiros desenvolveram-se em escalas espaciais distintas, assim como seus meios de trabalho, quebrando o paradigma existente na época, aprofundando a divisão socioterritorial do trabalho. Marx (1983), dessarte, aponta que o primeiro pressuposto da grande indústria é a inclusão do campo em toda sua amplitude produtiva, principalmente no que se refere aos valores de troca.

Exemplos como os do território inglês mostram como a indústria rural especializada se espalhou por todo território, aumentando as transações financeiras e trocas de produtos (HOBBSAWN, 1979). Consequentemente, houve o deslocamento dos trabalhadores desses locais, causando transformações nas relações de produção e, o mais importante, mudanças nas formas de espacialização urbana, uma vez que vilas industriais e pequenas feiras deram formato às cidades. Portanto, observa-se que, em casos de países centrais, onde a expansão dos processos capitalistas ocorreu de forma livre, as cidades se desenvolveram como espaços autônomos seguindo suas próprias tendências, com ideários políticos e socioeconômicos (BRAUDEL, 2009).

A transformação da cidade em centro comercial resultou em uma luta social entre senhores e servos, e o excedente da produção converteu-se em valor de troca, dando aparição a uma classe inédita de produtores urbanos – os mercadores, especuladores, usuários e etc. (SINGER, 1973). O capitalismo emancipou-se na cidade diante uma dinâmica econômica urbana a partir do século XVII, na Europa. A migração dos servos para as ligas de cidades comerciais, com o surgimento de comerciantes e banqueiros, preestabeleceu relações para a Revolução Comercial, a qual estabeleceu uma divisão interurbana do trabalho, garantindo o desenvolvimento de forças produtivas (SINGER, 1973).

Desse modo, a burguesia comercial encontrava-se entre duas barreiras, sendo a primeira o monopólio sobre o excedente alimentar exercido pela aristocracia feudal, e a segunda o monopólio sobre a produção manufatureira (SINGER, 1973). A revolução industrial teve como palco a área urbana (HARVEY, 1982), e os instrumentos de produção

passaram a ser dominados pelos fabricantes industriais, que descobriram inovações técnicas e seus elevados lucros (SINGER, 1979). Isso porque essas inovações técnicas permitiam a produção em larga escala por menor preço, e, conseqüentemente, por um valor mais competitivo no mercado.

Observa-se que as transformações urbanas regidas por processos capitalistas correram em base de um sistema urbano que foi revolucionado ao longo do tempo, uma vez que esses processos são vinculados à industrialização, onde a produção do excedente econômico depende da produção agrícola e da propriedade de terra. Ou seja, nos países europeus (também chamados de “países centrais”), a industrialização fomentou uma interação entre os núcleos urbanos e a modernização do campo. Concomitantemente, a dinâmica demográfica no continente e o fluxo campo-cidade gerou excedente populacional que corroborou o crescimento das cidades - principalmente a partir do século XVII (DEANE, 1979) – formando um mercado de trabalho com estrutura salarial que condicionava a reprodução da força de trabalho em condições capitalistas.

Em outra perspectiva, os Estados Unidos da América (EUA), país que rege as questões socioeconômicas em escala mundial, teve um processo diferente do continente europeu. Isso ocorreu, primeiramente, devido ao processo de povoamento em seu espaço, uma vez que as colônias do norte do país eram baseadas em uma economia de pequena/média propriedade, que permitia maior divisão trabalhista e distribuição igualitária de seu excedente alimentar, o que permitiu o país entrar em sua revolução industrial em condições socioeconômicas igualitárias. Enquanto isso, a região sul era regida pela plantation escravista, resultando em um aumento da população escrava e em condições sociais e trabalhistas desiguais (FURTADO, 1978). Como reflexo, enquanto a região norte apresentava altas taxas da população urbana, a região sul ainda era retrógrada.

Outra questão que dá forma distinta ao processo de urbanização é a incorporação do território aos processos capitalistas. Isso ocorre, pois, a expansão ao Oeste do país resultou de uma reforma agrária, levando à existência de pequenos e médios proprietários que desenvolveram a agricultura em condições modernas e com padrão de vida elevado se comparado ao de países subdesenvolvidos (FURTADO, 1966).

Conclui-se que o processo histórico de urbanização e habitação rural desses países é reflexo do sistema de ocupação pretérita ao processo capitalista e da divisão do trabalho que se estabeleceu entre o campo-cidade e seu alinhamento a seu processo. Além disso, o formato de industrialização e de organização de classes partem de um mesmo pressuposto, com divisão sociológica entre classes bem definidas e estruturadas. Esse formato condicionou uma tendência histórica para a melhora nas condições habitacionais dentro do modelo capitalista se comparada a países subdesenvolvidos, assim como melhor enfrentamento de problemáticas urbanas, como violência, poluição e desigualdades.

Todavia, esse cenário, sob a perspectiva latino-americana – incluindo o Brasil – é diferente. Historicamente, analisando particularmente questões habitacionais e de moradia, as primeiras ações datam do início do século XX, voltadas à provisão de moradias e ao controle de aluguel. A produção de unidades habitacionais em grandes conjuntos parte da década de 1950 – momento o qual as demandas sociais e lutas de classe estavam em efervescência (PRADILLA, 1987). No campo político, essa lógica entra em confluência a políticas de bem-estar social, uma vez que a participação dos trabalhadores era importante para o funcionamento desse processo.

Como causa (ou efeito) desse cenário, os problemas habitacionais se justificaram pela incapacidade de proporcionar a demanda habitacional das classes trabalhadoras, além

da própria capacidade de compra e organização do mercado imobiliário palpável para os mesmos. Todavia, Pradilla (1987) demonstra que as formações socioespaciais em países subdesenvolvidos apresentam particularidades em relação aos demonstrados pelos países centrais e, por sua vez, as políticas habitacionais apresentam singularidades.

Para justificar essa constatação, vale, primeiramente, analisar os formatos de ocupação dessas regiões, visto que eles sustentam os padrões de reprodução do capital e de políticas habitacionais em seus processos históricos. Enquanto nos países desenvolvidos o nível de consumo e o valor de força de trabalho caminhavam paralelamente, no caso latino-americano, a força de trabalho é inversamente proporcional ao nível de consumo, atrelado também a uma política social abrangente. Ou seja, o capital, em seu processo produtivo, encontrou contradições mais atenuantes, voltadas à exploração da força de trabalho e das estruturas fundiárias (FURTADO, 1978).

Essa exploração é estruturante na formação socioeconômica dos países subdesenvolvidos, questão inerente à moradia nesses territórios. No caso do Brasil, esse formato pode ser exemplificado através da autoconstrução (MARICATO, 1978) estabelecida como a diminuição do custo da construção de moradias, praças, etc. através do trabalho em cooperação, das comunidades e do proprietário, em determinados terrenos ou lotes, alterando o sentido da figura do Estado e da questão de bem-estar social enunciado nos países desenvolvidos. Essa dialética resultou em inúmeras problemáticas sociais, econômicas e habitacionais, como a segmentação do mercado de trabalho e de consumo, as disparidades entre setores e regiões e as características das estruturas fundiárias e urbanas.

Desse modo, coube ao Estado a realização de investimentos voltados à infraestrutura urbana e rural, visto o desinteresse dos agentes capitalistas de realizarem tais investimentos, muito por conta de suas ligações ao rentismo e à espoliação do trabalho. Assim, a América Latina e o Brasil desenvolveram-se por meio de processos diferentes e de políticas habitacionais díspares. Em uma escala temporal, esses processos podem ser divididos em três períodos, sendo o primeiro até o final da década de 1950 – voltado ao setor primário e à exportação –, o segundo, datado de 1950 até 1980, voltado ao processo de industrialização dos países, e, por fim, a última etapa, indo de 1980 até os anos 2000, voltada às pautas neoliberais.

A urbanização encontrada nos países latino-americanos eliminou a produção de subsistência no campo (SINGER, 1978), e os países recém industrializados não passaram pela fase da economia urbana manufatureira ou pré-industrial, e, em seus centros urbanos, o aparecimento da burguesia ocorreu em condição completamente diferente daquelas ocorridas na Europa, o que levou, desde início, a um proletariado que se constitui como classe, ao mesmo tempo (SINGER, 1978).

Assim, compreender as relações entre os processos de industrialização, urbanização e habitação nos países latino-americanos é complexa, visto seus contrastes, especificidades e características multifacetadas (PRADILLA, 1980). Na América Latina, por via de regra, a industrialização sobrepujou a urbanização, fazendo do êxodo do rural um evento estrutural – devido ao progresso da agricultura capitalista, por meio do fomento à concentração de latifúndios (CASTELLS, 1973; PRADILLA, 1980). Como decorrência, observou-se uma transição nas relações sociais e um processo de desapropriação fundiária.

Desse modo, constata-se que a origem dos centros urbanos nesses países se deu de forma heterogênea, inicialmente estruturada pelo colonialismo e mercantilismo. Primeiramente, os centros urbanos foram configurados no formato de fortificações

– com o intuito de proteger seus territórios – e por atividades extrativistas, cadeia produtiva dominante no continente (FURTADO, 1986).

Todavia, os espaços urbanos diferenciaram-se no que se refere aos modelos estruturais da colonização espanhola e portuguesa. Enquanto a primeira se configurava por meio de uma mineração interiorizada e com unidades produtivas – as haciendas –, totalmente dependente do comércio, que deram formato as suas cidades, a segunda apresentava um dinamismo voltado à agricultura tropical nas áreas rurais – dando formato então aos latifúndios e à economia de subsistência (PORTES, 2007). No caso da colonização portuguesa, com o advento da economia agroexportadora voltada à produção de algodão e de açúcar, o espaço urbano fez-se mais necessário, uma vez que era nele que a produção ocorria.

Somente no século XIX – com a vinda da família real ao Brasil e o crescimento da produção do café – a formação dos espaços urbanos começou a apresentar diferentes padrões de urbanização (CANO, 2008). Além disso, é elemental entender a sujeição latino-americana ao imperialismo dos EUA – juntamente ao controle do Estado pela burguesia, que se vinculava a países centrais (CASTELLS, 1973; FURTADO, 1978). As desigualdades socioeconômicas e problemas de infraestrutura nas cidades, conforme Villaça (1999), são frutos desse processo – e ainda mais escancarados quando comparados os países ricos (centrais, norte-americanos e europeus) aos pobres (periféricos, e.g. latino-americanos) (QUIJANO apud CASTELLS, 1973).

Contudo, a principal diferença entre as cidades europeias e as latino-americanas encontra-se no fato de a última ter como realidade urbana a negação das diferenças socioculturais, uma vez que, para os colonizadores, as cidades colonizadas eram apenas uma extensão comercial, dando um caráter capitalista e empresarial aos seus espaços, através do escravismo, da mineração, dos plantations e dos latifúndios. Desse modo, as relações entre campo-cidade eram pautadas no domínio da metrópole sobre a colônia, gerando ao trabalhador e ao consumidor das colônias uma diminuição do poder de consumo dentro desses espaços – dando a entender que as estruturas agrárias da época eram apenas um dos elementos da relação de exploração.

Além disso, a estrutura fundiária está apresentada como marco fundamentador da organização socioespacial no continente, dividindo a sociedade e o trabalho em dois extremos, tanto no sentido financeiro quanto no social, uma vez que todo excedente produtivo era voltado à exportação (FURTADO, 1978). De acordo com o autor, nesse cenário, as técnicas de agricultura causaram a insalubridade do solo, levando a constantes movimentos itinerantes, atrelados ao histórico de baixo valor da orça de trabalho.

Como impacto, a partir do século XIX, as taxas de crescimento populacional nos espaços urbanos latino-americanos eram crescentes, assim como a relação entre a estrutura fundiária e o meio urbano, que cada vez mais era fortalecida pelos mercados de terra que se baseavam no controle da burguesia e agentes capitalistas (PONTES, 2007). Em um cenário pós-independência, essas classes voltaram seus interesses ao controle territorial e trabalhista, dando caráter às relações de poder que observamos até os dias atuais. Tais condições geraram conflitos entre essa classe e os colonizadores, que tinham as cidades como espaços de imbrólios, visto o caráter comercial que elas apresentavam.

Observa-se que em todo o continente coexistiram proprietários fundiários que estavam associados ao poder público (VILLAÇA, 1999). Apesar de constantes pressões para a efetivação de reformas agrárias, a concentração de terras é fator intrínseco à acumulação de capital e de fluxo econômico, e dão caráter ao funcionamento da lógica de acumulação urbana e industrial. Assim, essas relações dependiam da divisão entre

o trabalho campo-cidade, com a produção de alimentos, dando caráter de importância aos latifúndios, pois eles eram os responsáveis pela produção de alimentos das cidades.

Esse dinamismo no mercado interno resultou em problemáticas sociais e regionais, correlacionadas à questão habitacional e às relações entre campo-cidade. A imigração e a migração interna também alteraram essas espacializações, levando maior concentração aos centros urbanos (MARICATO, 2012). Os grandes centros urbanos da América Latina, envolvidos à processos de industrialização, motivaram ao êxodo rural, ampliando o empobrecimento da população – devido aos baixos salários e ao desemprego (PRADILLA, 1980). Kovaric (1979) descreve essas condições adotando o conceito de espoliação urbana, uma vez que o usufruto do conforto urbano nesses espaços é monopólico.

Esse cenário transformador do espaço urbano, atrelado a questões econômicas nos países latino-americanos, tornam produtoras e consumidoras da rede capitalista nacional, levando a uma melhora na infraestrutura no campo e nas cidades e, por sua vez, na divisão sociológica e habitacional entre o campo-cidade. Para efeito de comparação, enquanto nos países de colonização espanhola o crescimento urbano ocorreu nas capitais, no Brasil, ocorreu uma descentralização, com cidades como Rio de Janeiro, Recife e Salvador apresentando um significativo aumento populacional (GREENFIELD, 1994). Dentro desse cenário, ainda no século XIX, com o aumento populacional, o traçado e o formato dos espaços públicos nos espaços urbanos foram alterados, estratificando cada vez mais as relações entre classes, dando origem à marginalização de uma parcela da sociedade que, coincidentemente, atuava no trabalho menos especializado e mais explorado.

No Brasil, a partir de 1950, as migrações internas fomentaram a taxa de urbanização nacional, fazendo da mesma a taxa mais alta do continente (SANTOS, 2003). Além disso, as condições de trabalho no campo perderam seu valor, fruto do advento da mecanização do maquinário agrícola, e a população que ali se instalava, migrou as cidades (SANTOS, 1989).

Quantitativamente essas questões também são elucidadas. Enquanto em 1950, 31% da população concentrava-se em espaços urbanos, cerca de 38 milhões de habitantes, na primeira década do século XXI esse número alavancou a 138 milhões de habitantes, o que representa um aumento de mais de 1000% da população urbana (MARICATO, 2009). Esse crescimento em uma curta escala temporal leva ao crescimento anárquico dos espaços urbanos, explicitados por um processo de expansão dispersa (PRADILLA, 1980; CASTELLS, 1973; VILLAÇA, 2001).

O Estado, com o propósito de abrigar esses processos migratórios, passa a incentivar investimentos em infraestrutura nos espaços urbanos e alavancar o desenvolvimento industrial (HARVEY, 1980). Contudo, sua participação coexistia com o poder das esferas mais abastadas socioeconomicamente (VILLAÇA, 1999), e a cidade passou a se formar conforme seus interesses, seguindo o modelo eurocêntrico, oriundo do seu passado colonial – abandonando os centros e se deslocando rumo às periferias. Assim, o processo de produção habitacional nesse contexto atendeu a população que concentrava maior renda.

No viés socioeconômico, os países latino-americanos pautaram-se em uma economia industrial a qual os padrões de consumo e de habitação eram voltados à construção de casas de aluguel ou a loteamentos irregulares – esse último caso, ocorrendo principalmente no campo –, resultando em problemas habitacionais intrínsecos ao crescimento populacional nos espaços urbanos, como a importância da propriedade

fundiária como base do capital, trabalhadores incapazes de obter acesso a conjuntos habitacionais e à produção da casa.

Pradilla (1980) conceitua essas problemáticas através da Teoria da Marginalidade, uma vez que apresenta os países latino-americanos como periféricos no tocante ao desenvolvimento social em comparação aos países centrais, e cabe ao Estado a efetivação de políticas públicas para seu desenvolvimento. Esse conceito pode ser entendido tanto em macro escala, conforme supracitado, quanto em microescala, onde Quijano (1973) reflete que o distanciamento nas cidades vão além da distância física, sobressaindo também questões socioeconômicas de distanciamento.

No Brasil, as questões habitacionais e a relação campo-cidade datam de condições históricas na divisão territorial, uma vez que essas foram baseadas e originadas em uma sociedade historicamente latifundiária e com desigualdade econômica (LEONEL JUNIOR, 1960). Corroborando com condições históricas, ao longo da década de 1950, os EUA atrelados a Organização das Nações Unidas implementaram uma série de práticas agrícolas – chamadas de Revolução Verde (MOREIRA, 2013), promovendo mudanças na estrutura agrária brasileira a partir de então (POZATTI et al., 2019). Embora considerada uma “revolução” no modelo produtivo do campo, o pequeno produtor do campo foi asfixiado pelo mesmo, e passa a enxergar a cidade como uma alternativa de moradia. Conforme explicitado no artigo, esse contingenciamento populacional nas cidades, vinculado a um carecente planejamento, as problemáticas urbanas são evidenciadas – como o desemprego e a desigualdade social (ROLNIK, 2015; VILLAÇA, 1999).

Na busca pela resolução dessas problemáticas, o Estado alavancou algumas práticas que não apresentaram fortalecimento do mercado interno e não desenvolveram as forças produtivas e a modernização da sociedade (MARICATO, 2011). Isso ocorreu devido ao aparelhamento entre o Estado e os agentes capitalistas (AZEVEDO, ANDRADE, 1981; MELO, 2013).

De outro lado, a modernização de práticas agrícolas alavancou a produtividade no campo, fazendo do Brasil um país agroexportador (MANDRIM et al., 2016) e monocultor, tornando-o um ambiente atrativo para investimentos (VAN DER PLOEG, 2016). Sociologicamente o mercado valorizou a propriedade – como terra para viabilizar a produção – através da propulsão de latifúndios (MARQUES, 2018). Por sua vez, essas condições inferem totalmente em questões habitacionais no cenário nacional, tanto no tocante aos espaços urbanos quanto aos rurais, que serão debatidos no capítulo subsequente.

A questão habitacional urbana no Brasil

Conforme observado, diversas foram as problemáticas apresentadas para estruturação e formação do espaço urbano e rural. A diferenciação entre classes sociais e concentração de renda alteraram os padrões habitacionais no continente latino e inúmeras tratativas de políticas de moradia foram evidenciadas desde o início do século XX.

O padrão observado no século XIX e no início do século XX era pautado em uma economia agroexportadora que, com a crise mundial de 1929, teve seu declínio, principalmente devido à baixa dos preços dos bens produzidos e à fuga de capital a esses países, uma vez que a economia estava vinculada a um padrão de produção industrial totalmente pautado em exportação (FURTADO, 1978).

Países como o Brasil, por exemplo, se industrializaram com maior rapidez, principalmente até a década de 1950 – em setores como energia, transporte, telecomunicações, etc. (CANO, 2007). Isso exponenciou o mercado interno, uma vez que as regiões econômicas nacionais se integraram, atreladas ao aumento do corpo técnico estatal, sendo de suma importância para as políticas habitacionais no país.

Assim, embora esse crescimento econômico e territorial tenha corroborado a produção no campo, as estruturas latifundiárias e as questões habitacionais nesse espaço, vinculadas à exploração do trabalhador no campo, não foram alteradas. Singer (1998) destaca que a manutenção desses mecanismos de exploração do trabalho no campo somente acomodou as relações campo-cidade já existentes, mantendo as questões estruturais nas quais os latifúndios se mantiveram como uma estrutura fundamental no padrão socioespacial. A inerente migração às cidades – de uma população economicamente mais frágil – acarretou uma concentração populacional urbana.

A complexidade das redes urbanas ocasionou situações como a concentração industrial, levando a um aumento na divisão do trabalho entre as regiões (CANO, 2007) e fomentando o supracitado movimento de migração interna nacional – visto a chegada de uma população que apresentava questões como a pobreza escancaradas a sua frente. Atrelado a isso, a lógica urbana era pautada em uma população assalariada de baixa renda, sem acesso a bens de consumo – como a moradia – gerando problemas habitacionais.

Com o decorrer, ocupações de menor infraestrutura, como as favelas, majoritariamente habitadas pela população que migrou do campo, passam a se exponenciar no espaço urbano, segregando-se da elite do capital urbano (MARICATO, 1982). Esse formato de ocupação multiplica-se a partir da década de 1950, e a construção de moradias de formas coletivas ganha cada vez mais destaque nessas localidades.

Por outro lado, a elite socioeconômica desses espaços demandou cada vez mais infraestrutura, assim como a oferta de moradia que, por sua vez, não tinha nem a demanda necessária de materiais – oriunda da deficitária cadeia industrial de materiais de construção nacional – nem o controle da totalidade do mercado de terras, advinda do mercado especulativo financeiro, agente esse que regulou o espaço urbano nacional ao longo das décadas (VILLAÇA, 1999). O reflexo desse cenário é a terra sendo considerada parâmetro financeiro, o que vai ao encontro da questão agrária nacional, que também sofre dessa especulação, uma vez que o espaço produtivo agrário foi transformado em espaço especulativo, diminuindo a sua utilização pautada na agricultura à escala de atendimento da demanda da população urbana.

O principal fundamento econômico da especulação financeira é pautar-se em períodos de elevação e de recessão, e o preço do valor da terra também é condicionada por tal questão. A questão da moradia também é direcionada por essa pauta, uma vez que o aumento ou a queda do valor da moradia também são direcionados por esses parâmetros. O Estado, que teria como questão prioritária regular essas questões, assim como uma reforma agrária, é vinculado às classes mais abastadas socioeconomicamente. Ademais, na questão habitacional, cabe ressaltar que grande parte da população residente nos espaços urbanos não conseguiu efetivamente adquirir imóveis no mercado formal. Mais uma vez, a autoconstrução, apresenta-se como uma alternativa ao acesso à moradia.

Essa metodologia de habitação soma-se ao trabalho que os moradores, muitas vezes, exercem no mercado de trabalho, e está vinculada à população que apresenta maior vulnerabilidade socioeconômica. Por fim, a autoconstrução também é, muitas vezes, condicionada à ocupação de lotes ilegais, incorporando terras rurais ao espaço

urbano. Esse padrão habitacional foi consolidado a partir da década de 1930 e, no caso do Brasil, exponenciou-se devido à queda dos produtos produzidos no espaço rural por pequenos produtores (CORREA, 1989), além da ocupação de terras privadas e pequenos lotes urbanos.

Por fim, esse contingente populacional ainda utilizava da poupança financeira e tinham acesso à compra de terrenos. Na década seguinte, com a efervescência da industrialização, o aumento do preço dos lotes evidenciou-se e impediu o acesso dessas classes à moradia, aumentando o crescimento de habitações periféricas, já que a infraestrutura urbana não suportava o contingente populacional que chegava a seus espaços (CANO, 2008).

Como efeito, a partir da década de 1960, os problemas urbanos, principalmente no tocante à habitação, ganham cada vez mais destaque. Ademais, as relações campo-cidade ficam cada vez mais correlacionadas aos latifúndios e à especulação financeira dos agentes capitalistas, que impedem uma construção espacial que vincule esses dois ambientes. Como meio de romper com essas problemáticas, a era Vargas (1930-1945) priorizou questões habitacionais em suas políticas públicas, a fim de atender à demanda do montante vulnerável socioeconomicamente – em grande maioria, os trabalhadores. Anteriormente a esse momento, questões referentes à habitação no território nacional eram pautadas somente em reformas higienistas e conglomerados populacionais em cortiços (MARICATO, 1987). Sobre esse período, Bonduki (2004) o objetivo dos governos desenvolvimentistas era estimular a criação de uma solução habitacional de baixo custo na periferia, vide sua conveniência para o modelo capitalista que se implantou no país.

Desse modo, a Era Vargas direcionou-se a políticas habitacionais no espaço urbano. A criação das carteiras prediais, por exemplo, tinha como finalidade conduzir a produção de moradias por parte do Estado, além de regulamentar ações econômicas relacionadas a lotes urbanos e à Lei do Inquilinato, responsável por auxiliar inquilinos em problemáticas referentes ao aluguel. Essas políticas impactaram na especulação imobiliária, enfatizando o estímulo à produção de casas próprias por parte dos trabalhadores em oposição ao pagamento de aluguéis.

Nesse cenário, destacaram-se a Fundação Casa Popular (FCP) e os Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAP). O primeiro foi pioneiro no que se refere à abordagem de questões habitacionais – tendo caráter centralizador –, e buscou a melhoria nas condições de moradia social, assim como que a política de financiamento fosse atrelada às Caixas Econômicas e aos IAPs. A FCP foi de encontro ao setor imobiliário privado, pois objetivava a centralização do consumo e dos materiais de construção. As IAPs, por sua vez, foram de suma importância para a viabilização de incorporações imobiliárias, contribuindo a especulação imobiliária, inerente a questões sociológicas (BONDUKI, 2004).

Todavia, a FCP não alçou suas metas, uma vez que não foi possível obter lucro nos seus investimentos (BONDUKI, 2004). Nesse período, aproximadamente 140 mil moradias foram construídas devido ao FCP, atendendo demandas de políticas habitacionais articuladas que abrangeram municípios como São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Cabe destacar que, embora essas políticas tenham abraçado faixas da população mais baixas, elas só foram possíveis perante a concepção de agentes capitalistas da construção civil, que exponenciaram sua produção ao longo desse período (AZEVEDO, ANDRADE, 1981). Entretanto, cabe ressaltar como ponto positivo dessas questões o processo embrionário de financiamento de habitações para a população de baixa renda.

A partir desse momento, o que se observou no território nacional foi a emancipação da indústria pautada na construção civil – enfatizando inclusive sua participação no Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Contudo, entre as décadas de 1950 e 1960, tensões atribuídas ao desequilíbrio de finanças públicas, atreladas à inflação e ao advento do neoliberalismo, mudaram o papel do Estado nas políticas públicas. Concomitantemente a esses imbrólios, surgiram movimentos sociais que reivindicavam melhores reformas de base, abrangendo tanto a escala urbana quanto a rural – e como resposta, no território brasileiro, tivemos o golpe militar e a ditadura (FURTADO, 1978). Por efeito, inevitavelmente, observou-se a repressão aos movimentos trabalhistas e, no caso das relações agrárias, alavancou ainda mais a modernização do campo, levando às migrações internas.

No campo, a modernização e, nas cidades, as inerentes desigualdades sociais já existentes eclodiram. Do ponto de vista sociológico e econômico, a pobreza urbana e rural perpetuou-se, visto que o consumo e o poder de compra não foram igualitários para todas as classes do nosso território, e o déficit habitacional foi evidenciado. No Brasil, entre as décadas de 1960 e 1970, enquanto o crescimento das cidades aumentou, o acesso à moradia diminuiu – ainda que a construção civil tenha grande destaque na economia nacional, o que demonstra que, embora a exploração e não valorização da mão de obra dos setores de baixa produtividade, a especulação do capital e das terras ainda era forte no nosso território, impactando impreterivelmente questões habitacionais, levando lucros exorbitantes a esses agentes. Como resultado, uma mudança no paradigma econômico e salarial foi implementado, levando à emancipação salarial de algumas classes, que passaram a ter acesso às políticas governamentais de habitação. Todavia, nesse momento, as políticas ainda eram pautadas em classes específicas, não atendendo à totalidade das parcelas da sociedade.

Conseqüentemente, lutas pelas reformas urbana e agrária, oriundas de classes populares, ganharam enfoque, e a questão habitacional passou ser observada como um dos fatores prioritários para política estatal. O Governo Militar considerou as políticas habitacionais uma forma de legitimar suas pautas junto à população e, a partir de 1964 o Banco Nacional de Habitação (BNH), o Sistema Nacional de Habitação (SNB) e os Conjuntos Habitacionais (COHAB) foram difundidos como órgãos importantes para o financiamento habitacional (MELO, 2013). Os capitais necessários para tais órgãos são oriundos de depósitos da caderneta de poupança e do fundo de garantia do tempo de serviço (FGTS), por meio de empregadores formais que depositavam, obrigatoriamente, quantias de seus salários nos fundos.

Ademais, destacam-se também as Cooperativas Operárias, voltadas à população cuja faixa salarial era entre três a seis salários mínimos – financiados pelo BNH, que utilizava os recursos para construção de conjuntos populares. No tocante às políticas habitacionais voltadas às rendas mais elevadas, o capital era oriundo do esquema de poupanças e administrado no Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE).

A participação do BNH em políticas habitacionais exponencia-se anualmente. Entretanto, Bolaffi (1982) registra que o maior problema enfrentado por essas políticas foi a transferência de suas funções ao setor privado, indo de encontro ao que era sua política habitacional primária. Não só isso, mas também conferiu a segregação social, as habitações periféricas e ilegais, etc. (MARICATO, 1987), concedendo benefícios desses programas às classes altas e não aos trabalhadores do campo e da cidade que necessitavam das mesmas. Ou seja, na teoria, o programa tinha como objetivo atender classes menos abastadas socioeconomicamente, e, na prática, atingiu a elite e as classes mais altas do território nacional, estimuladas pelo Estado, através do fomento da produção de casas populares (as quais tinham lacunas legislativas) que privilegiavam o financiamento de faixas salariais superiores à proposta.

Como resposta, as empresas, indústrias de construção, loteadores e agentes capitalistas foram fortalecidos nesse período, acumulando capital e reforçando a especulação imobiliária. Ademais, grande parcela da população, embora contribuindo para as cadernetas de poupanças e para o FGTS, não teve acesso às políticas habitacionais. Esse modelo de política, atrelado às crises econômicas mundiais, deram luz às políticas neoliberais, que implicaram na atuação do Estado, de modo que os agentes privados passaram a ter voz em decisões estatais (HARVEY, 2013). Ao final da década de 1980, o Brasil foi reestruturado em pautas neoliberais e, na década de 1990, um novo paradigma político cuja pauta era desestatizar o planejamento e intervenção por parte do Estado – inoculando o capital a empresas e agentes capitalistas estrangeiras – foi emancipado. Como resultado, cortes orçamentários estatais foram necessários, e políticas habitacionais foram depostas, principalmente a partir do fim do BNH, no ano de 1986 (VILLAÇA, 1986).

No campo esse processo também é observado, pois, como reflexo dessas políticas, a abertura comercial e financeira foi observada, exponenciando a tecnologia no campo e abertura aos latifúndios, caminhando ao passo que políticas urbanas também se alteravam, dando ênfase ao sucateamento dos conjuntos habitacionais – que entraram em falência devido à falta de investimento (VILLAÇA, 1986). Durante a década de 1990, as políticas externas que regavam a economia nacional eram os setores ligados à agricultura agroexportadora (LEONEL JUNIOR, 2016), refletindo na continuidade do êxodo rural decorrente das décadas anteriores, devido à ausência de reformas agrárias e de políticas que contribuíssem com o vínculo entre a habitação na cidade e no campo.

Ou seja, enquanto o campo é representado por produtores pautados em exportação, na cidade observa-se o desemprego e as desigualdades sociais (VILLAÇA, 1999), oriundos da precarização da mão de obra. Como reflexo, observa-se a queda de financiamentos e gastos em habitação, assim como a piora nas condições habitacionais. Apropriando-se de pautas neoliberais, tentativas de descentralização de políticas de habitação foram efetuadas, como o programa Habitar-Brasil, através de recursos do Orçamento Geral da União, com atendimento prioritário a famílias com renda de até três salários mínimos. Esse programa tornou-se o Habitar-Brasil/BID e utiliza-se de lógicas de financiamento de organismos privados (AZEVEDO, ANDRADE, 1981).

No ano de 1995, a Carta de Crédito Individual (CCI) – voltada à classe média, através de financiamentos para compra direta ao mercado – e o Pró-Moradia de Habitação Popular foram criados, esse último semelhante ao proposto pelo BNH (AZEVEDO, ANDRADE, 1981). Em 1999, o Programa de Arrendamento Residencial (PAR) foi criado em formato de arrendamento – dinheiro para o programa era oriundo do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR) –, considerado um projeto pioneiro para os padrões construtivos. Esse mesmo programa, após 2003, passou a adequar-se à população que tem renda de até quatro salários mínimos, e foi chamado de Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

Atrelado a essas políticas, a criação do Estatuto das Cidades, no ano de 2001, introduziu uma série de ferramentas e de instrumentos públicos voltados à habitação, assim como a regulação sobre a função social da terra, combinando o uso do solo aos Planos Diretores municipais, buscando atenuar desigualdades urbanas e territoriais (BRASIL, 2001). Assim, a partir dos anos 2000, uma série de políticas públicas pautadas na valorização da mão de obra e do salário mínimo foram aplicadas e o poder de compra e de crédito imobiliário passou a se destacar. Nesse contexto, o PMCMV foi fundamental para o desenvolvimento do setor habitacional, fato que também contribuiu para o crescimento da construção civil.

Todavia, essas relações no campo foram vistas de um outro ponto de vista, uma vez que a economia, além de agroexportadora, agora concentrava-se em commodities (CANO, 2012), através da expansão da fronteira agrícola, estreitando a relação entre o campo e a cidade. Em muitos casos, o próprio processo de formação urbana é correlacionado a esse tipo de economia – descaracterizando questões habitacionais.

Conclui-se, portanto, que inúmeras políticas habitacionais foram pleiteadas ao longo das décadas no território brasileiro. Entretanto, o distanciamento entre o campo e a cidade foi cada vez mais evidenciado com políticas públicas que influenciaram nesse âmbito. Primeiramente, devido ao aparelhamento, muitas vezes estrutural, entre os grandes agentes capitalistas e o Estado. Em um segundo momento, destaca-se o fomento ao agronegócio e suas políticas exportadoras, distanciando-se dos espaços urbanos. Por fim, cabe ainda ressaltar que uma parcela da população urbana ainda não possui acesso à moradia, embora promulgado o Estatuto da Cidade, o que ilustra tanto a desigualdade quanto o elevado contingente populacional nas cidades.

Iniciativas de estreitamento das relações campo-cidade

Atualmente, a produção no campo é pautada pelo latifúndio e seus agentes. Historicamente, apesar de tão propagada e debatida, a reforma agrária – nos moldes que abrace pequenos e médios produtores e que desvincule o campo dessa cadeia produtiva – ainda não foi realizada. Ainda assim, são identificadas no cenário atual algumas alternativas que se diferenciam da dinâmica predominante dos modelos de produção, que estimulam o estreitamento das relações campo-cidade e amenizam os efeitos da deficitária política de habitação nos espaços rurais.

Nos anos 1990, algumas políticas habitacionais buscavam desenvolver o espaço rural para além dos latifúndios agroexportadores, visando a integrar setores que desenvolvessem o campo e seus trabalhadores. Contudo, somente no ano de 2003, através do Plano Nacional de Habitação Rural (PNHR), houve uma tentativa de atender famílias que apresentam renda entre um e três salários mínimos que habitassem os espaços rurais, abraçando cerca de 74% dos domicílios rurais do país no mesmo ano (DIEESE, NEAD, MDA, 2006). Esse contingente populacional não se configurava entre os expoentes econômicos do seu setor, sofrendo problemáticas socioeconômicas que levaram uma grande parcela de seu contingente às cidades nas décadas anteriores.

A partir de então, as pautas que regiam grande parte da extensão agrícola no campo deixaram de ser orientadas pela produção agropecuária e sua produção passou a ser direcionada aos espaços urbanos nacionais, através desses produtores que apresentavam rendas inferiores a três salários mínimos, além de agricultores familiares e orgânicos (ROVER, 2007). Contudo, não somente o avanço de políticas sociais de moradia efetivaram essas questões, mas também a participação social, com movimentos sociais oriundos do campo, tiveram influência para a habitação nesses espaços. Para efeito de constatação, o Movimento Nacional dos Trabalhadores Sem Terra (MTST), no ano de 2020, foi o maior produtor orgânico de arroz da América Latina (SILVA, SOUZA, SANTOS, 2021).

Além disso, questões como o direito à aposentadoria especial para os agricultores e o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF) são outras políticas pautadas nas demandas das populações rurais (ROVER, 2007).

Do ponto de vista técnico, a produção agrícola em escala local é uma das alternativas que compõem a miscelânea de práticas que fomentam essas novas relações (MARQUES, 2020), uma vez que o produtor e a população urbana interrelacionam-se (PETRINI, 2015), levando a uma transformação espacial no campo – permeada

por pequenos produtores coletivos (CHAYANOV, 1986) que devem modernizar suas técnicas agrícolas (ABRAMOVAY, 1998) – que historicamente abrangeu somente latifundiários. As cooperações também aprimoram as relações campo-cidade (diferentemente das cooperativas, estruturalmente capitalistas) (SCHNEIDER, 1981). Assim, o cooperativismo, pode ser entendido como uma estratégia de proteção aos trabalhadores contra as adversidades vivenciadas por pequenos produtores – uma vez que os créditos e terras recebidos pelo Estado são insuficientes (SCOPINHO, 2007).

Esse modelo auxilia a desenvolver a sociabilidade e geração de renda da agricultura familiar – corroborando pela permanência da mesma nesses espaços – juntamente a iniciativas coletivas e adoção de novas metodologias sustentáveis de plantio, como a agroecologia, a sintropia e a permacultura (SCOPINHO, 2007). A primeira aborda uma perspectiva holística, vinculando os saberes populares do campo ao conhecimento acadêmico (GLEISSMAN, 2001), com mercado voltado a espacialidade local (MANFRIM et al., 2016). A segunda e a terceira também são alternativas à produção capitalista, usando recursos de recuperação do solo e análise ambiental para organizar seu cultivo – de modo que haja o mutualismo (GOETSCH, 1997). Apesar de heterogêneas em conceitos, todas abordam a constituição da relação entre campo-cidade de forma sustentável do viés socioeconômico e ambiental.

Essas técnicas têm relevância visto seu caráter universal, pois rompem paradigmas da produção agroexportadora, permeando discussões voltadas ao direito à terra rural e a garantia do cumprimento da função social da propriedade. Entretanto, somente a produção por meios alternativos não rompe o distanciamento entre campo-cidade e suas deficitárias políticas habitacionais, e são necessários movimentos que conectem as populações desses espaços. Para tal, o entendimento da morfologia urbana e circulação de capital são fundamentais.

Por exemplo, através da influência capitalista de agentes na gestão urbana (MELO, 2013), os espaços públicos tornam-se negligenciados (TAKAKI; COELHO, 2008; FILHO, 2020), sendo considerados um espaço residual entre construções. Assim, medidas que revivam a utilização dos desses espaços são necessárias – através de, por exemplo, feiras livres, que atuam tanto como mecanismo de renda para pequenos produtores quanto a reutilização de espaços públicos – (AMOR et al., 2012; CUNHA, 2014; SOUSA et al., 2017).

Como exemplo dessa proposta, observa-se o Mercado Ver-o-peso, em Belém (PA), instaurado oficialmente no ano de 1987 (IBGE, 2019). De tal modo a outros centros comerciais a feira, ao longo do século XX, sofreu com o modelo capitalista de produção implementado, e somente no ano de 1999, através de uma revitalização, o local passou a se tornar um polo comercial, onde o pequeno produtor tem caráter participativo no fluxo mercadológico regional (SOUZA; SILVA, 2009).

Destacam-se também a Feira Meia dois Nove, em Ananindeua (Belém – PA) e a Praça Israel Plads/Cobe, em Copenhague, na Dinamarca. A primeira é um espaço que concebe feiras semanais, enquanto a segunda é uma praça revitalizada que concentra produtores regionais. Sinteticamente, as feiras livres se apresentam uma alternativa contrária ao mercado capitalista regente internacionalmente, visto suas condicionantes conectoras entre campo-cidade, estreitando vínculos e dando caráter identitária as mesmas. Do ponto de vista empírico, as feiras livres por si só não alteram os problemas habitacionais no campo da cidade, mas, do ponto de vista prático, esses espaços permitem a conexão entre o contingente populacional que está situado no campo – inerentemente ao auxílio do PNHR – à população urbana.

Juntamente ao modelo, observa-se também a organização de comunidades urbanas e associações de condomínios – tipologia habitacional mais difundida a partir do século

XXI – para efetivação de contratos com pequenos produtores rurais, levando a uma relação mutualista. O projeto “Campo-Favela” elucidava esse modelo, pois beneficia cerca de 1.300 pequenos produtores da região de Piedade e do Vale do Ribeira, além de 29 mil famílias das comunidades Jardim Colombo, Heliópolis, Capão Redondo, Paraisópolis Cidade Tiradentes, São Miguel, Complexo da Maré (RJ) juntamente com Comunidades Indígenas Guaviraty, Itapoã, Ka’aguy Poty, Araça Mirim, Pindoty, Pakurity e Jejty (INSPER, 2020).

A ideia do projeto é implementar uma logística de promover alimentos saudáveis diretamente dos produtores às favelas. Enquanto os primeiros conseguem maior lucro (comparativamente a venda para redes varejistas) o segundo adquire o produto por um valor menor se também comparado a essas redes (INSPER, 2020). Destaca-se também a conscientização da origem dos seus alimentos, fortalecendo a relação campo-cidade, juntamente com a disponibilidade de aplicativos de delivery e ampliação do acesso a internet na área rural (BRASIL, 2020).

Nos últimos anos vem se evidenciando também a chamada Agricultura Urbana caracterizada pela integração aos sistemas econômico e ecológico urbano (SOUSA; CALAÇA, 2019). Se destacam as relações de troca de recursos, produtos e serviços, compreendendo o cultivo, criação, processamento e distribuição de uma grande diversidade de produtos alimentícios e não alimentícios (MOUGEOT, 2001).

Branco e Alcântara (2011) verificaram que, na década de 90, hortas urbanas eram predominantemente de caráter doméstico e não possuíam subsídio estatal, sendo que a partir da virada do século, passaram a ser mais significativas as hortas de caráter comunitário, inclusive em terrenos públicos e com subsídio estatal. Este mesmo estudo apontou este tipo de iniciativa como ferramenta de combate à pobreza, uma vez que a Agricultura Urbana é, majoritariamente, desenvolvida como complemento de renda e autoconsumo por indivíduos em vulnerabilidade social.

Além desses benefícios, a Agricultura Urbana contribui para questões ambientais, pois possui o potencial de aumentar permeabilidade do solo urbano, para questões de saúde pública, pois tem potencial de contribuir para melhoria da segurança nutricional e para questões urbanísticas, pois tem potencial de revitalizar espaços urbanos subutilizados, ocupando praças, margens de rodovias e lotes baldios (SOUSA; CALAÇA, 2019).

Considerações finais

As políticas habitacionais nacionais, ao longo do século XX, fomentaram processos urbanos de ocupação e distribuição territorial, muito embora não tenham extinguido as problemáticas nesses espaços. O êxodo rural e a migração da população às cidades ao longo do século exacerbaram essas condicionantes, causando desigualdades e a necessidade de efetivação de políticas e sistemas habitacionais nas cidades.

Embora tardiamente – como nos ilustrou a necessidade da autoconstrução, já na década de 1930 –, alguns programas habitacionais, como o FCP, a IAP e o BNH buscaram corrigir questões habitacionais. Sobretudo, a especulação financeira e imobiliária da elite socioeconômica sempre esteve atrelada às políticas habitacionais, o que não contribuiu para a atenuação desses embates. Ademais, o “esquecimento” de políticas de moradia para a população do campo causou o avanço das fronteiras agrícolas, assim como a expansão dos latifúndios, que voltaram toda sua produção ao mercado externo.

Assim, a representação do alimento como caráter mercadológico é um reflexo dos processos capitalistas atuais – onde seus agentes contribuem para essa dominação – destituindo a cadeia de relação entre campo-cidade, juntamente a inerência de políticas públicas que as correlacionem. Progressivamente, a crescente urbanização e acúmulo de capital – atrelado ao solo com valor de uso – fomentaram a reprodução campo-cidade da forma que vivenciamos desde 1950, como o latifúndio monocultor e políticas agroexportadoras. Historicamente, a revolução comercial e industrial já elucidara um processo de acumulação capitalista e de desigualdades socioeconômicas nesses espaços.

O distanciamento entre o campo-cidade, ademais, tornou-se cada vez mais evidenciado, devido a ineficiente reforma agrária e emancipação de grandes corporações capitalistas, distanciando o consumidor-produtor.

Por outro lado, métodos alternativos promovidos pela agricultura familiar e cooperações – como a agroecologia, a permacultura e a sintropia apresentam a utilização do espaço físico de modo sustentável e que desvincule sua produção do modelo existente. Entretanto, somente essa questão não resolveria a problemática proposta – principalmente ao distanciamento campo-cidade. Na primeira década dos anos 2000, algumas legislações referentes à moradia no campo passaram a ganhar enfoque – quase sessenta anos após as primeiras políticas habitacionais – e a reforçar o estreitamento desse vínculo, tornando-o palpável.

Nesse sentido, propõe-se, também, a retomada de práticas que vinculem as populações do campo e da cidade nos espaços urbanos, como as feiras livres, visto seu alcance a pequenos produtores, através de seu caráter regional, além da supracitada busca de relações interpessoais entre os produtores e consumidores, conectando, mais uma vez, esses espaços tão dicotômicos e conectados historicamente e estruturalmente. A utilização dos espaços públicos, comumente negligenciados por agentes reprodutores do espaço, apresentam-se como uma importante localidade para realização dessas feiras.

Parcerias diretas de comunidades vulneráveis com produtores rurais e iniciativas de Agricultura Urbana evidenciam ainda mais o alimento como promotor de transformação socioespacial, pois tem potencial de impactar questões ambientais, de saúde pública e urbanísticas.

Estas alternativas são promissoras no sentido de fomentar a interação direta entre produtor e consumidor e a mobilização coletiva, vide a conscientização da origem dos alimentos, atrelado ao reforço nas relações interpessoais, levando ao estreitamento da relação campo-cidade e de políticas habitacionais efetivas, tanto no espaço urbano quanto no rural.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES).

Referências

- ABRAMOVAY, R. O admirável mundo novo de Alexander Chayanov. *Estudos Avançados*, São Paulo, n.12, v.32, p. 69-74, 1998.
- AMOR, A.L.M. et al. Perfil de manipuladores e consumidores de hortaliças provenientes de feiras livres e supermercados. *Revista Baiana de Saúde Pública*, Salvador, n.36, v.3. p. 792-815. 2012.
- AZEVEDO, S.; ANDRADE, L.A.G. *Habitação e Poder*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1981.
- BOLAFFI, G. Planejamento urbano: reflexão sobre a experiência recente. *Revista Novos Estudos CEBRAP*, p. 50-53, 1982.
- BONDUKI, N. G. Origens da habitação social no Brasil. *Análise social*. Lisboa, p. 711-732, 1994.
- BRANCO, M.C.; ALCÂNTARA, F.A. de. Hortas urbanas e periurbanas: o que nos diz a literatura brasileira? *Horticultura Brasileira*. vol. 29, n.3, p. 421-428, 2011.
- BRASIL. Medida Provisória nº 1.018, de 18 de dezembro de 2020. Altera a Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966, para dispor sobre o valor da Taxa de Fiscalização de Instalação, a Lei nº 11.652, de 7 de abril de 2008, para dispor sobre o valor da Contribuição para o Fomento da Radiodifusão Pública, e a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, para dispor sobre o valor da Contribuição para o Desenvolvimento da Indústria Cinematográfica Nacional. Brasília: *Diário Oficial da União*, 2021.
- BRASIL. *Lei n. 10.257, de 10 de junho de 2001*, Regulamenta os art. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União. 2021.
- BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1970*. 3. ed. São Paulo: Editora da UNESP, 2007.
- CANO, W. *Desconcentração produtiva do Brasil 1970-2005*. São Paulo: UNESP, 2008.
- CANO, W. *Ensaio sobre a crise Urbana do Brasil*. 1. ed. Campinas: Unicamp, 2012.
- CASTELLS, M. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. 1º ed. Barcelona: Gustavo Gili. 1973.
- CHAYANOV, A. *The Theory of Peasant Economy*. 1º ed. Wisconsin: The University of Wisconsin Press. 1986.
- CORREA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, A.A.G. Rakushisha: Heterotopias, não-lugares e silêncio. *Letrônica*, Porto Alegre, v.7, n.1, p.351-365. 2014.
- CUNHA, J.G. *A feira livre do município de Mari-PB: uma análise histórica, geográfica e socioeconômica*. 2014, 23p. Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Estadual

da Paraíba, Graduação em Geografia, Centro de Humanidades, Guarariba.

- DEÁK, C. *A Cidade: do Burgo a metrópole*. *Espaço & Debates*, São Paulo, v.11, n.34, p.113-119, 1991.
- DEANE, P. M. *The first industrial revolution*. Cambridge University Press, 1979.
- DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS; NÚCLEO DE ESTUDOS AGRÁRIOS E DESENVOLVIMENTO RURAL; MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO. *Estatísticas do meio rural*. São Paulo: DIEESE, NEAD, MDA, 2006. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/anuario/2006/anuarioMeioRural2006.pdf>> Acesso em: 28 de nov. de 2019.
- FILHO, J.B.M.T. Do direito à cidade ao comum urbano: contribuições para uma abordagem lefebviana. *Rev. Direito e Práx*, Rio de Janeiro, v. 11, n.1. p. 370-404, mar. 2020.
- FURTADO, C. *Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966.
- FURTADO, C. *A Economia Latino-Americana*. 2. ed. São Paulo: C. Ed. Nacional, 1978.
- FURTADO, C. *A economia latino-americana: formação histórica e problemas contemporâneos*. 3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1986.
- GREENFIELD, G. M. *Latin American urbanization: historical profiles of major cities*. Westport, Conn.: Greenwood Press, 1994.
- GIL, A.C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo. Atlas. 4º ed. 2002.
- GLIESSMAN, S. *Agroecologia: processos ecológicos em agricultura sustentável*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS. 2001.
- GÖTSCH, E. *Homem e Natureza: Cultura na Agricultura*. 2. ed. Recife: Centro Sabiá, 1997.
- HOBSBAWN, E. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979.
- INSPER. *Projeto Campo Favela leva 367,2 toneladas de alimentos para famílias carentes*. Insper: São Paulo (SP). 2020. Disponível em: <<https://www.insper.edu.br/noticias/projeto-campo-favela-367-toneladas/>>. Acesso em: 8 de jan. de 2021.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Boulevard Castilhos França : Belém (PA)*. *Biblioteca Catálogo On-line*. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>> Acesso em: 28 de nov. 2019.
- KOWARICK, L. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1979.
- HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: HUCITEC. 1980.
- HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. *Revista Espaço e Debates*, São Paulo, n. 6, p.7-35, 1982.

- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume. 2006.
- LEFEBVRE, H. *Spacio y Política*. Barcelona: Península. 1976.
- LEONEL JÚNIOR, G. *Direito à agroecologia: a viabilidade e os entraves de uma prática agrícola sustentável*. 1. ed. Curitiba, PR: Prismas, 2016.
- MANFRIM, E. *et al.* (2016). Curso de formação em agroecologia: o início da transição agroecológica na região de Uberlândia (MG). *Cadernos De Agroecologia*, v. 10, n. 3. Disponível em: <<http://revistas.aba-agroecologia.org.br/index.php/cad/article/view/18880>> Acesso em: 27 de jul. de 2021.
- MARICATO, E. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-omega. 1978.
- MARICATO, E. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.
- MARICATO, E. Informalidade urbana no Brasil: a lógica da cidade fraturada. In: WANDERLEY, Luiz Eduardo; RAICHELIS, Raichelis (Org.) *A cidade de São Paulo: relações internacionais e gestão pública*. São Paulo: EDUC, 2009, Posfácio, p269 - 293.
- MARICATO, E. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes. 2011.
- MARQUES, L. *Capitalismo e o Colapso Ambiental*. 1º ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp. 2018.
- MARQUES, L. Pandemics, Existential and non-Existential Risks to Humanity. *Ambiente e Sociedade*, São Paulo, v.23. jul., 2020. Disponível em:< https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-753X2020000100911&lng=en&nrm=iso> . Acesso em: 15 de dez. de 2020.
- MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1º ed. 1983.
- MELO, W.F. A Ditadura, a questão da moradia e a modernização excludente: Roberto Campos em defesa do Sistema Financeiro de Habitação. *Verinotio*, Rio das Ostras, n.17, p.91-101, abr. 2013.
- MOREIRA, R.J. Críticas Ambientalistas à Revolução Verde. *Estudos Sociedade e Agricultura*, Rio de Janeiro, v.8, n.2., p.39-52, 2013.
- MOUGEOT, L.J.A. Agricultura urbana: concepto y definición. *Revista Agricultura Urbana*. Vol.1, n.1, p.5-7. 2001.
- PETRINI, C. *Comida e liberdade: slow food - histórias de gastronomia para a libertação*. São Paulo: Senac São Paulo, 2015.
- PLOEG, J.D. *Camponeses e a arte da agricultura: um manifesto chayanoviano*. Porto Alegre/São Paulo, Ed. UFRGS/UNESP, 2016.
- PORTES, A. Urban Latin America: The Political Condition from Above and Below. In: ABU-LUGHOD, J. L.; HAY, R. (ed.). *Third world urbanization*. London; New York: Routledge, 2007.
- POZZETTI, V.C.; SANTOS, U.A.C.; MICHILES, M.P. O direito humano à alimentação saudável: da revolução verde ao projeto de lei de proteção de cultivares (PL n° 827/2015). *Relações Internacionais do Mundo Atual*, Curitiba, v. 22, n.3. 2019. Disponível em:< <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RIMA/article/view/3906/371372237>>. Acesso em: 0 de jan.2021.
- PRADILLA, E. Política Social de Vivienda Y Urbanización em América Latina. *Transcripción de la conferencia que ofreciera Emillio Pradilla em al Centro Latinoamericano de trabajo social*. 1980.
- QUIJANO, A. “La Formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina”. In: CASTELLS, Manuel. (Comp.). *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili, p. 141-166. 1973.
- ROLNIK, R. *O que é cidade*. Brasiliense. 1º ed. 88 p. 1994.
- ROLNIK, R. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo. 2015.
- ROCHA, F.A.G. et al. Características socioeconômicas dos comerciantes de plantas medicinais de Currais Novos/RN. *Holos*, Natal, v.4. p. 87-100. 2013.
- ROVER, O.J. *Redes de poder e governança local: análise da gestão político administrativa em três fóruns de desenvolvimento com atuação na região Oeste de Santa Catarina*. 2007. 253 p. Tese (Doutorado em Desen-volvimento Rural) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.
- SANTOS, M. São Paulo, Metrópole Corporativa. *Revista de Adm. Pública*, n.23, v.1. 1989.
- SANTOS, M. Planejando o subdesenvolvimento e a pobreza. In: *Economia espacial: Críticas e alternativas*. São Paulo: Edusp. 2003.
- SCHNEIDER, J.E. O cooperativismo agrícola na dinâmica social do desenvolvimento periférico dependente: O caso brasileiro. LOUREIRO, Maria Rita Garcia (Org.). *Cooperativas agrícolas e capitalismo no Brasil*. São Paulo, SP: Cortez, p. 11-40, 1981.
- SCOPINHO, R.A. Sobre cooperação e cooperativas em assentamentos rurais. *Psicologia & Sociedade*. v. 19, n. 1, p. 84-94, 2007.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 1º ed. São Paulo. Contexto. 1973.
- SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (Org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-omega. 1978. Cap. 1, p. 21-37.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.
- SILVA, R.C.F.; SOUZA, J.B.; SANTOS, M.O. A Crise, a Covid e o Preço do Arroz: Práticas Alimentares, Políticas e Movimentos de Resistência. *Revista Práxis*, 2, 174–188. 2021.
- SOUZA, R. P. DE O.; CALAÇA, M. Agricultura urbana. *Revista Campo-Território*, vol.14, n.32, p.239-265. 2019.

SOUZA, E.S.; SILVA, P. Perfil socioeducacional e identidade do feirante de Itabaiana–SE. *Revista Psicologia & foco*, Aracaju, v.2, n.1, p. 66-76, jan/jun 2009.

SOUZA, E. et al. Prospecção socioeconômica em feiras livres: o caso do Complexo do Ver-o-Peso, Belém, Pará, Brasil. *Revista Espacio*, Caracas, vol.36, n.36 p. 5-14. 2017.

TAKAKI, E.; COELHO, G. A experiência da Ação Cultural Hip-Hop sob o Viaduto de Madureira no Rio de Janeiro. *Risco - Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo*, São Paulo, v.8, n.8, p.126-137. 2008.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. Núcleo de estudos em Agroecologia e Produção Orgânica. In: *Curso de formação em Agroecologia para a Agricultura Familiar Camponesa*. 2. ed. Uberlândia, MG: [s.n.]. 30 p. v. 1. 2015.

VILLAÇA, F. *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. São Paulo: Global, 1986.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp.1999. Cap. 6, p. 170-243.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2. ed. São Paulo, SP: Studio Nobel: FAPESP. 2001.

EXCLUSÃO SOCIAL E MEGAEVENTOS NO BRASIL

SOCIAL EXCLUSION AND MEGA-EVENTS IN BRAZIL

**Gisele Silva Pereira¹,
Adriana Araújo Portella², Gabriela Costa da Silva³,
Amanda Carriconde Duquia⁴ e Giovana de Matos Bandeira⁵**

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar os impactos das intervenções urbanas realizadas na cidade do Rio de Janeiro, como preparação para as Olimpíadas de 2016, para as populações em vulnerabilidade social. A metodologia empregada contou com: visitas técnicas ao Parque Olímpico e a áreas de intervenção urbana; e entrevistas semiestruturadas com técnicos envolvidos no projeto do Parque Olímpico, com moradores da Vila Autódromo e com residentes em outras áreas de intervenção (Morro da Providência e Morro do Vidigal). Também foi usada a técnica de análise de conteúdo para analisar os dados coletados. Os resultados demonstram a falta de comprometimento dos empreendedores com a inclusão da população mais vulnerável e com a preservação do meio ambiente.

Palavras-chave: megaeventos esportivos, legado, exclusão social.

Abstract

This article aims to analyze the impacts of urban interventions carried out in the city of Rio de Janeiro, in preparation for the 2016 Olympics, for populations in social vulnerability. The methodology used included: technical visits to the Olympic Park and urban intervention areas, semi-structured interviews with technicians involved in the Olympic Park, with residents of Vila Autódromo and with residents in other intervention areas (Morro da Providência and Morro do Vidigal). A content analysis was also undertaken to analyze the data collected. The results demonstrate the lack of commitment of entrepreneurs with the inclusion of the most vulnerable population and with the environment preservation.

Keywords: sports mega-events, legacy, social exclusion.

1 Doutora em Ciências da Engenharia Ambiental, Professora no Centro de Ciências Socio-Organizacionais da UFPEL.

2 Doutora em Desenho Urbano, Professora na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPEL.

3 Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR) da UFRGS,

4 Arquiteta e Urbanista pela UFPEL.

5 Arquiteta e Urbanista pela UFPEL.

Introdução

Este artigo tem como ponto de partida questões relacionadas à preparação das cidades-sede de megaeventos esportivos, a exemplo dos Jogos Olímpicos. Fatores como a inclusão social e a participação da população diretamente atingida pelas obras arquitetônicas e urbanas realizadas na cidade são temas abordados, tanto do ponto de vista dos envolvidos na elaboração e execução dos projetos quanto daqueles que foram removidos. O presente estudo apresenta como problemas de investigação os seguintes aspectos relacionados especificamente às Olimpíadas realizadas na cidade do Rio de Janeiro em 2016:

- A falta de participação da população local nos projetos urbanos que foram executados para atender às Olimpíadas;

- A ausência de um projeto social que fundamente os projetos urbanos na cidade;

- O legado deixado pelas obras urbanas e arquitetônicas visam à especulação imobiliária e ao atendimento às classes com maior poder aquisitivo.

As seguintes perguntas de pesquisa norteiam este trabalho: (i) Qual o legado urbano deixado pelas Olimpíadas de 2016 para a população do Rio de Janeiro? e (ii) Como as obras urbanas de preparação para as Olimpíadas de 2016 são percebidas pela comunidade da Vila Autódromo? Diante disso, o objetivo do estudo é analisar os impactos das intervenções urbanas realizadas na cidade do Rio de Janeiro, como preparação para as Olimpíadas de 2016, para as populações em vulnerabilidade social.

Trata-se de um estudo exploratório, que se utiliza de métodos qualitativos para lançar um debate acerca de temas polêmicos, como a gentrificação, que culminam por afetar a qualidade de vida particularmente das pessoas mais vulneráveis. Foram realizadas visitas técnicas e entrevistas semiestruturadas com a população afetada e com o pessoal técnico envolvido na realização dos projetos olímpicos e urbanos. Os dados obtidos possibilitaram a identificação de variáveis à margem da narrativa oficial dos Jogos, as quais acabaram por permear as obras do Parque Olímpico, para a Rio 2016. Inicialmente, o texto apresenta o conceito e a importância dos megaeventos esportivos no contexto mundial, bem como o debate sobre problemas verificados nas obras dos jogos Pan-Americanos do Rio de Janeiro, de 2007, como forma de construir uma base contextual para interpretar e analisar os dados encontrados em relação às obras na Barra da Tijuca, para o Parque Olímpico de 2016. Espera-se que a discussão auxilie nos debates sobre questões de inclusão social, participação da população e gentrificação.

Megaeventos Esportivos: Conceito, Prós e Contras

Para iniciar a discussão é importante definir o que é “megaevento esportivo” no contexto deste artigo. Megaeventos esportivos são eventos de curto prazo, podendo durar de duas semanas a um mês, e que envolvem majoritariamente a realização de obras urbanas para preparar a cidade-sede para o evento. Segundo Mascarenhas (2008, p.146):

No plano empírico trata-se, pela natureza intrínseca do fato esportivo, de dotar as cidades de instalações específicas, que atendam às modalidades, dentro dos padrões normativos internacionais. Trata-se também de criar condições de alojamento para os milhares de atletas, pessoal de apoio e membros de comitês olímpicos, bem como para a imprensa. Além disso, quase sempre a cidade-sede requer

expansão ou melhoria em sua infraestrutura geral. Trata-se, enfim, de um amplo conjunto de intervenções urbanísticas; um momento-chave na evolução e no planejamento das cidades. No plano mais geral, corresponde a uma forma específica de pensar a cidade e seu sentido. (MASCARENHAS, 2008, p.146).

Dentre os megaeventos esportivos internacionais destacam-se as Olimpíadas, que são realizadas sob a administração do COI (Comitê Olímpico Internacional) e a Copa do Mundo, sob a administração da FIFA (Federação Internacional de Futebol Associado). Estes eventos de abrangência mundial estimulam o turismo, geram impactos econômicos, sociais e ambientais positivos e negativos, além de serem planejados com o intuito de requalificar e divulgar a imagem do país-sede. Um megaevento esportivo, quando bem planejado, constitui-se como uma oportunidade para o desenvolvimento sustentável da cidade-sede e do país. Pode auxiliar no desenvolvimento de novas áreas urbanas através do planejamento de um legado sustentável, capaz de gerar benefícios diretos à qualidade de vida da população. Tal fato se concretiza quando a infraestrutura desenvolvida para o megaevento é projetada para ser reutilizada após o evento pela população local, visto que os jogos duram apenas alguns dias (PAIVA, 2013).

Entretanto, sediar um megaevento esportivo nem sempre foi sinônimo de desenvolvimento. Os jogos olímpicos ocorridos entre 1896 e 1932, por exemplo, eram caracterizados pelo imprevisto e pela precariedade das estruturas físicas, deixando poucos traços na imagem urbana (MASCARENHAS, 2008). Segundo Muñoz (1997), somente após 1932, pode-se começar a estabelecer uma relação entre o megaevento esportivo e o desenvolvimento urbano, quando as Olimpíadas de Los Angeles foi propulsora no desenvolvimento de obras públicas que auxiliaram de alguma forma a reerguer a economia dos EUA. As Olimpíadas de Barcelona, em 1992, também são reconhecidas mundialmente pelas intervenções urbanas bem-sucedidas realizadas para sediar os jogos. Os recursos utilizados para executar o projeto na cidade espanhola visaram à requalificação da área portuária da cidade, a qual estava degradada (ROLNIK, 2010). Em Londres, em 2012, as Olimpíadas impulsionaram o desenvolvimento da região de Stratford, localizada na zona leste da cidade, cuja a área requalificada constituiu uma variável importante como legado à população local. A região possuía habitações precárias, era uma zona com maiores índices de desempregos e os índices mais baixos de escolaridade, além de ser ocupada por um grande número de galpões e fábricas abandonadas (MASCARENHAS, 2013). De acordo com Rolnik (apud FRÔ, 2011), Londres buscou uma política forte de investimentos em habitação social, com 30% dos empreendimentos ligados às Olimpíadas obrigatoriamente produzindo habitação popular após o evento.

Entretanto, dependendo do modo de planejamento de cada país para preparar a cidade-sede para os jogos, os efeitos do megaevento sobre a população local podem ser prejudiciais. As Olimpíadas de Atenas, na Grécia, demonstraram essa situação. Sediado em 2004, o megaevento foi bem-sucedido nas quase três semanas de jogos, porém, passadas quase duas décadas, 21 das 22 obras realizadas para o evento estão sem uso. A Copa do Mundo de 2010 sediada na África do Sul também se destacou como negativa já que não foi pensada para a classe social majoritária daquele país - 72 mil pessoas que moravam em áreas próximas aos estádios foram transferidas para áreas periféricas da Cidade do Cabo. Muitas famílias foram realocadas para as chamadas “Cidades de Lata” (acampamento construído com latas de alumínio, com precário conforto, saneamento e segurança). Além disso, outros problemas desfavoreceram as classes sociais mais vulneráveis, visto que os investimentos na educação e saúde do país reduziram, pois, grande parte da verba pública foi destinada à qualificação de estruturas necessárias para a realização dos jogos (FARIAS, 2014; CHADE, 2014).

De acordo com esse cenário, cabe destacar dois conceitos importantes, que muitas vezes entram em conflito quando os megaeventos esportivos estão sendo planejados: direito à moradia e gentrificação. Segundo Rolnik (2011), para que o direito à moradia seja contemplado na prática, a habitação tem que estar localizada em uma área que tenha acesso à luz, água, esgoto, coleta de lixo, além do acesso às oportunidades de desenvolvimento humano e econômico, como educação e saúde. Além disso, o local deve fornecer oportunidades de trabalho, renda e adequada qualidade de vida as pessoas. Quando uma parcela da população não tem acesso às condições de moradia adequada devido à distribuição de renda e riquezas no país, é função do poder público garantir esse direito. De acordo com Viana (2013), o direito à moradia é uma necessidade primária do homem, indispensável à proteção de vida, saúde e liberdade, sendo concretizado como direito mínimo para o homem viver de forma digna.

O conceito de gentrificação, por sua vez, foi definido em 1964, como o processo urbano que prevê a requalificação de áreas desvalorizadas da cidade pelo mercado imobiliário, transformações das relações de propriedade dos imóveis (de alugado para próprio), aumento do valor das propriedades e a substituição de classes sociais mais vulneráveis por parcelas da população mais abastadas (VASCONCELLOS, 2015; MONTEIRO; LIMEIRA, 2012; SMITH, 2006). É comum haver esse processo em países-sede de megaeventos esportivos, entretanto, o poder público deveria definir políticas públicas para que a gentrificação não causasse prejuízos para a população mais desfavorecida socialmente. A participação da população local é fundamental para a discussão de novas estratégias de projeto em áreas de renovação urbana, a fim de garantir uma composição residencial-social mista e proteger a identidade de cada local (MONTEIRO; LIMEIRA, 2012). Logo, é fundamental que haja um equilíbrio entre os interesses dos grandes investidores e da população local, a partir do desenvolvimento de uma política de revitalização que promova uma gestão participativa.

Tendo em vista os argumentos até aqui apresentados, passa-se para uma análise da situação dos Jogos Pan-Americanos de 2007, que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro, para que se possa proceder a uma análise crítica do que aconteceu nas Olimpíadas de 2016 na mesma cidade.

Os Jogos Pan-Americanos de 2007 no Rio de Janeiro

Os Jogos Pan-Americanos de 2007 tiveram como cidade-sede o Rio de Janeiro. A candidatura do Rio aos jogos tinha como um de seus argumentos de que aquele seria o momento oportuno de mostrar à comunidade internacional que o Brasil teria a capacidade de sediar um megaevento esportivo de maior escopo, como as Olimpíadas, a qual foi apontada como o legado almejado pelo Pan-Americano no Rio. Dessa forma, os Jogos Pan-Americanos foram considerados uma espécie de “trampolim” para as Olimpíadas (PEREIRA, 2011).

A Vila Pan-Americana foi construída na região da Barra da Tijuca com o objetivo de abrigar os atletas durante o evento e, após o seu término, ser transformada em um condomínio fechado para classes sociais mais abastadas (MASCARENHAS, 2008). Na discussão para definir o local onde seria construída a Vila, a área do Porto, que se caracterizava como uma zona da cidade necessitando de melhorias urbanas, não foi cogitada. Foi escolhida a zona da Barra da Tijuca, sendo a área delimitada caracterizada por possuir elevada umidade subterrânea. O projeto urbano e arquitetônico foi executado sem ter sido devidamente avaliadas as condições físicas do solo, o que causou problemas de infraestrutura nas edificações da Vila e nas vias urbanas (Figura 1), fazendo com que moradores atuais colocassem seus imóveis à venda (EXTRA, 2018).



Figura 1 - Vila Pan-Americana e seus problemas estruturais. Fonte: Portella (2015).

As instalações esportivas para os jogos foram construídas de forma a atender aos critérios olímpicos, já que serviriam como um legado ao fortalecimento da candidatura da cidade às Olimpíadas de 2016 (PEREIRA, 2011). Entretanto, de 2007 a 2016, os critérios olímpicos para a construção de instalações para os jogos foram alterados, e determinadas construções já não atenderiam às especificações olímpicas quando o Rio foi nomeado cidade-sede para as Olimpíadas de 2016.

Com relação ao uso dessas instalações esportivas no período pós-jogos, o Estádio João Havelange foi cedido ao Clube de Futebol Botafogo; na Arena Multiuso ocorreram shows; e o Velódromo e o Parque Aquático Maria Lenk permaneceram sem atividades regulares por um tempo (PEREIRA, 2011). Para as Olimpíadas de 2016, a utilização do velódromo foi desconsiderada devido a construção não estar em conformidade com as especificações olímpicas, sendo então demolido. Somente o Parque Aquático Maria Lenk, após passar por reformas, foi reutilizado para as Olimpíadas. Assim, verifica-se uma falta de planejamento do legado dos jogos, visto que muitas das infraestruturas construídas estão subutilizadas e com problemas estruturais.

Embora tenha havido uma Agenda de Desenvolvimento Urbano para os Jogos Pan-Americanos, listando as principais obras de infraestrutura necessárias à cidade, as quais seriam alavancadas pelos jogos, infelizmente, a mesma não se concretizou devido a disputas políticas e à falta de recursos e de tempo. Por fim, não houve melhorias significativas no espaço urbano em termos de regeneração, transporte e meio ambiente (PEREIRA, 2011).

Além disso, foram realizadas diversas remoções na cidade do Rio de Janeiro, a partir de 2006, sob o argumento de serem necessárias para a execução de obras vinculadas ao Pan. A falta de diálogo da Prefeitura com as pessoas removidas, ameaças de violência com os moradores, remoções realizadas à noite, e a falta de participação das comunidades locais nos projetos propostos, dentre outras atitudes, caracterizaram o processo com o qual as remoções foram realizadas para atender às necessidades do

megaevento esportivo. Outros setores também foram prejudicados com a realização do evento, como a saúde, a segurança e a educação, visto que o governo, que custeou os gastos, utilizou verbas dessas áreas para a construção de tais infraestruturas. Junto a isso, houve falta de transparência das contas dos projetos, contribuindo para oportunidades de desvio de verba e de esquemas de corrupção (MARCELLINO, 2013; PEREIRA, 2011). O orçamento inicial foi de aproximadamente 400 milhões de reais para a preparação de todo evento, todavia resultou em torno de 4 bilhões de reais. Vale ainda destacar que a iniciativa privada esteve pouco presente, no sentido de estabelecer as parcerias com o poder público. Diante desse panorama, tornou-se questionável o verdadeiro legado dos jogos para a população local da cidade (CARVALHO, 2013).

Metodologia

Para atingir o objetivo do estudo, métodos qualitativos foram aplicados. Foram realizadas visitas técnicas ao Parque Olímpico, à Vila Pan-Americana e à Vila Autódromo para se conhecer *in loco* os espaços, as construções, as instalações e as moradias. Além disso, foram feitas duas entrevistas semiestruturadas com técnicos envolvidos no projeto do Parque Olímpico, uma com o líder da comunidade da Vila Autódromo e quatro com residentes em outras áreas de intervenção urbana (Morro da Providência e Morro do Vidigal) para se compreender as percepções desses atores quanto aos impactos das intervenções na cidade. No total foram realizadas sete entrevistas semiestruturadas. As perguntas que integram o roteiro das entrevistas estão ligadas aos projetos de intervenção, aos seus impactos para a população, às remoções realizadas, ao legado da Rio 2016, entre outras.

As visitas técnicas ocorreram de 26 a 30 de agosto de 2015, na cidade do Rio de Janeiro. O grupo de pesquisadoras se constituiu de duas professoras da área de planejamento urbano e turismo, uma estudante de pós-graduação especialista no estudo da gentrificação, e duas bolsistas de iniciação científica da FAPERGS



Figura 2 - (A) Projeto original para o Parque Olímpico e (B) Proposta do futuro loteamento que constitui o legado deixado para o bairro. Fonte: IAB-RJ (2011).

(Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do RS) e do CNPQ (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico).

No dia 26 de agosto de 2015 foi realizada uma visita técnica ao Parque Olímpico. Uma das técnicas envolvidas no projeto permitiu a visita guiada, mas infelizmente não pode comparecer e enviou em seu lugar uma representante do setor de comunicação com quem se realizou uma entrevista semiestruturada. Em 27 de agosto de 2015 foi realizada uma outra entrevista semiestruturada com um dos arquitetos responsáveis pelo projeto do Parque, no prédio da Empresa Olímpica Municipal (EOM). A EOM é uma empresa pública de capital fechado com a atribuição de coordenar a execução das atividades e projetos municipais relacionados à realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Além disso, funcionou como o ponto de contato e de integração entre a Prefeitura, os governos estadual e federal, e os agentes nacionais e internacionais envolvidos no processo de preparação da cidade para a realização do megaevento esportivo.

A visita e a entrevista semiestruturada com o líder da comunidade da Vila Autódromo foi feita no dia 26 de agosto de 2015 no prédio do centro comunitário da Vila; já as visitas e as entrevistas semiestruturadas com residentes dos morros da Providência e do Vidigal ocorreram nos dias 28 e 29 de agosto, respectivamente. Durante as visitas técnicas foi feito o registro fotográfico das áreas pesquisadas e as entrevistas semiestruturadas realizadas foram gravadas, com a permissão dos entrevistados, e transcritas posteriormente. Foi aplicada a técnica de análise de conteúdo (BARDIN, 2015) para analisar os dados coletados das entrevistas semiestruturadas. Assim, procedeu-se a codificação do material coletado e a seguir a categorização do mesmo. Alguns trechos das transcrições das entrevistas são utilizados na seção seguinte para subsidiar a análise e a discussão dos resultados obtidos. Desse modo, os principais resultados e discussões deste estudo são apresentados a seguir.

O Parque Olímpico de 2016: a (des) construção do urbanismo

Conforme dados das entrevistas, em agosto de 2011 foi divulgado pela Prefeitura do Rio de Janeiro o projeto vencedor do Concurso Internacional para o Plano Geral Urbanístico do Parque Olímpico Rio 2016, coordenado pela Empresa Olímpica Municipal (EOM), em parceria com o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB). O Parque foi planejado sobre o terreno do antigo autódromo da cidade, localizado no bairro da Barra da Tijuca.

O projeto desenvolvido pela consultoria inglesa AECOM, a mesma responsável pelo projeto do Parque Olímpico de Londres em 2012, definiu como seriam ocupados os espaços públicos, praças e parques, além da disposição das instalações permanentes e temporárias e dos futuros empreendimentos imobiliários a serem construídos na área. Nesse primeiro momento o plano foi conceitual. A Vila Autódromo, uma área de habitação de interesse social localizada ao lado do antigo autódromo, foi preservada em sua maioria pelo projeto original. Foi proposto a remoção apenas das moradias que estavam nas margens da Lagoa Jacarepaguá, que seria então despoluída (vale destacar que esta ação ambiental já constava no Projeto do Pan do Rio). A argumentação conceitual sobre a questão ambiental foi uma importante variável para que o projeto fosse o ganhador do concurso. A recuperação e despoluição da lagoa e o paisagismo da área do Parque foram fatores decisivos para a escolha do projeto vencedor. Infelizmente, no decorrer da execução do projeto, os moradores da Vila Autódromo foram pressionados a abandonar suas residências. Além disso, as ações de recuperação ambiental foram minimizadas. O legado deixado pelo Parque no período pós-jogos foi pensado em forma de parcelamento do solo para a população de alta renda, sem que a questão social fosse considerada: a concepção de legado correspondeu a proposta de criação de um novo loteamento voltado às classes mais abastadas (Figura 2).

A seguir são discutidos em síntese três questões importantes sobre a implantação do Parque Olímpico: a mobilidade urbana e a inserção social e ambiental sob o viés da sustentabilidade. Todas as discussões são apoiadas na literatura, nas visitas técnicas e na análise de conteúdo das transcrições das entrevistas realizadas.

Mobilidade Urbana, Inserção Social e Ambiental: O Parque Olímpico de 2016

Um dos propósitos centrais da candidatura do Rio de Janeiro à cidade-sede dos Jogos de 2016 foi o de deixar um legado sustentável para o País, para a cidade e para os Movimentos Olímpico e Paraolímpico. Assim, a candidatura foi vista como uma forma de impulsionar as transformações sociais, físicas e ambientais necessárias ao desenvolvimento sustentável de longo prazo da cidade. Para isso, o Governo financiaria uma série de programas para apoiar os Jogos, os quais formariam a base do desenvolvimento sustentável. Tais programas contemplariam a melhoria da qualidade do ar, dos transportes públicos e da segurança pública; e a preservação da maior floresta urbana do mundo, incluindo o plantio de 24 milhões de árvores até 2016. A partir da concretização dessas transformações, o Rio de Janeiro teria cada vez mais o perfil de cidade global, tornando-se um lugar ainda melhor para viver, realizar negócios e fazer turismo (DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016, 2009). Entretanto, em termos práticos, o que houve foi um distanciamento profundo do discurso oficial dos Jogos, conforme mostram os resultados da pesquisa.

Uma das questões sobre a inserção urbana do Parque Olímpico que mais chama a atenção é a da mobilidade urbana. O projeto viário do entorno do Parque caracteriza-se por um desenho urbano voltado para o veículo motorizado em detrimento do pedestre. A duplicação das Avenidas Embaixador Abelardo Bueno e Salvador Allende corresponde a cinco faixas em cada sentido, aumentando a capacidade de tráfego na região. Embora no projeto estejam previstas a construção de uma ciclovia de 9 km, a inserção de uma via de BRT (Transporte Rápido por Ônibus), calçadas e projeto paisagístico, durante a visita técnica a imagem foi de uma área totalmente voltada para o veículo privado motorizado. O bairro caracteriza-se pela predominância de condomínios fechados, murados para as vias principais, gerando ruas sem vitalidade e uma vida dependente do automóvel (Figura 3). A presença de pedestres é rara acontecer na região, gerando uma percepção de 'bairro fantasma', devido à falta de vigilância pedonal das vias. Jacobs (1961) já apontava a aproximadamente 70 anos atrás que a falta de pessoas nas ruas aumenta a percepção de insegurança do usuário, tornando a cidade sem vida e pouco convidativa às atividades de lazer nos espaços públicos. Em 2015, durante a realização da pesquisa, a Barra da Tijuca caracterizava-se por uma escassez de praças e parques públicos, mesmo estando às margens da Lagoa Jacarepaguá, um ponto importante da paisagem natural do Rio de Janeiro. Essa realidade é confirmada a partir da entrevista realizada com um dos responsáveis pelo Projeto do Parque Olímpico, o qual afirma:

'Esse Parque será um parque na realidade de eventos porque a Barra da Tijuca tem um modelo urbanístico em que você resolve tudo dentro dos condomínios, então você não tem muito espaço público como tradicionalmente as cidades têm [...], na Barra da Tijuca você não tem isso, áreas que sejam comuns fora dos condomínios, então o Parque na realidade tá meio que se cristalizando como uma área de eventos, porque ninguém vai sair de casa aí, se vocês verem a localização dele dentro da região, ninguém vai sair daqueles prédios e atravessar uma via de alta velocidade para ficar num parque público [...].'



Figura 3 - Vistas da Avenida Embaixador Abelardo Bueno, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro. Fonte: Google Street View (2018).

No site oficial da Empresa Olímpica Municipal⁶, o seguinte *slogan* é utilizado para divulgar as obras viárias do entorno do Parque, enfatizando a priorização do veículo privado motorizado:

'Viário do Parque Olímpico. Duplicação das avenidas Salvador Allende e Embaixador Abelardo Bueno vai garantir maior mobilidade para motoristas que utilizam as vias. Duplicar ruas, urbanizar, integrar e garantir maior mobilidade. Esses são os principais objetivos do Viário do Parque Olímpico, que será responsável por duplicar as avenidas Salvador Allende e Embaixador Abelardo Bueno, em Jacarepaguá, além de requalificar vias no entorno, garantindo maior mobilidade para os motoristas'.

Durante as Olimpíadas, num raio de 1,61 km a partir do Parque Olímpico, conhecido como '1 mile' pelos organizadores do evento, somente pedestres puderam circular. Entretanto, o desenho urbano do entorno do Parque priorizou o veículo motorizado. Desse modo, é questionado que, além do projeto não ser orientado para as necessidades dos usuários durante o megaevento, o legado deixado constitui-se de vias de trânsito rápido para o veículo. Considerando que a Barra da Tijuca é um bairro em expansão, que desde a realização do Pan-Americano de 2007, passa por transformações urbanas, questiona-se o motivo dos projetos viários ignorarem questões como mobilidade sustentável e desenho universal. Fazendo um contraponto com as

⁶ <http://www.cidadeolimpica.com.br/viario-do-parque-olimpico/>

ocupações informais presentes no Rio de Janeiro, onde nas favelas, por exemplo, as vias atendem muito mais aos critérios de desenho urbano para o pedestre do que o atual projeto viário do Parque Olímpico.

Sobre o tema da inserção social, a escolha do local para a construção do Parque Olímpico, seus princípios e a relação com o entorno são fatores que geram discussões. O Parque situa-se no antigo autódromo da cidade, sendo que ao seu lado existe a Vila Autódromo, uma Área Especial de Interesse Social (AEIS), assim definida desde 2005, segundo o Plano Diretor da cidade. Em 1997, 104 lotes receberam a titulação por parte do Governo do Estado e, posteriormente, em 1998 as famílias que residiam na faixa marginal da Lagoa Jacarepaguá receberam a concessão real de uso por 99 anos. Portanto, os moradores dessa área não são posseiros.

Qualquer interferência na área da Vila Autódromo somente poderia acontecer no sentido de garantir a permanência e o direito à moradia da comunidade, já que é uma AEIS. A duplicação das avenidas Salvador Allende e Embaixador Abelardo Bueno, assim como a abertura de acesso para o Parque, não poderiam servir de motivação para a mudança do uso e ocupação do solo daquela área. Segundo a entrevista realizada com o líder da Comunidade da Vila, somente cerca de 100 famílias residiam no local; antes do início das remoções eram em torno de 400 famílias. As remoções iniciaram em 2013 e se intensificaram em 2015: as primeiras famílias removidas receberam moradias em apartamentos do Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal, as demais foram retiradas através de medidas judiciais desde que com o pagamento de indenizações, e as famílias que resistiram até agosto de 2015 estavam sendo incentivadas pela Prefeitura a deixar os seus imóveis mediante pagamentos de indenizações que chegavam ao valor de 1 milhão de reais, segundo o Líder da Comunidade. Entretanto, de acordo com ele, algumas famílias não aceitaram a dita indenização e ainda ficaram em suas casas, resistindo à pressão do poder municipal. Conforme a análise da entrevista realizada, percebe-se que se criou um clima de revolta entre os primeiros moradores removidos, que na época receberam os apartamentos do Programa Minha Casa Minha Vida, e o Poder Municipal, o qual culminou por oferecer indenizações altas aos que resistiram por mais tempo. A situação que mais incomodou os moradores se deu pela instalação, por parte do Parque Olímpico, de uma máquina de fabricação de cimento ao lado do muro que delimita o Parque à Vila. Os resíduos gerados por essa máquina são poluentes para a saúde das pessoas e tornam o ambiente insalubre. Os moradores acreditam que a localização dessa máquina se deu como forma de pressioná-los a deixar o local. A seguir é transcrito um trecho da entrevista com o líder da comunidade da Vila que confirma toda essa situação:

‘[...] eles (o Governo) precisam da terra para atender à especulação imobiliária e você está no caminho [...] então eles usam várias artimanhas, uma delas é a questão da utilidade pública. Aí sim se aproveita que tem algum evento que vai acontecer para que os juízes fiquem à vontade para dar as canetadas, para fazer as remoções. São 17 dias de jogos, mas o interesse deles não é por conta dos jogos, nós poderíamos continuar aqui mesmo com os jogos acontecendo. A questão é que aqui são três empresas que vão ocupar 75% dessa área do autódromo depois dos jogos, que é a Carvalho Rocha, a Andrade Gutierrez e a Odebrecht [...] essas empresas que estão sendo investigadas pela Lava-Jato. Então [...] eles vão depois dos 17 dias de jogos desmontar o Parque e começar a construir prédios para a classe alta. A remoção aqui se dá por este motivo, pode até ter acontecido em outros países de forma diferente, mas aqui estão usando esse artifício. Estão se aproveitando da questão das Olimpíadas e colocando a área da comunidade como área de

utilidade pública. Entendo que ela é aberta a atender a sociedade quando houver a necessidade de passar uma estrada, quando for acontecer alguma coisa que vai atender toda população, mas não para atender uma coisa por apenas 17-20 dias’.

Durante a visita técnica ao Parque Olímpico, foi questionado a representante do setor de comunicação do Projeto, que acompanhou a equipe desta pesquisa, se a área da Vila Autódromo faria parte do projeto do Parque Olímpico e qual seria o motivo da necessidade de remover as pessoas ali residentes. Isso porque na proposta inicial do projeto, a remoção dessas pessoas não foi prevista. A seguinte resposta foi dada:

‘Não, a área da Vila Autódromo não faz parte do Projeto, não sei o que eles farão ali, mas não é com a gente, é outro setor que é responsável pela retirada daquelas pessoas [...] se todos não forem retirados até o início dos Jogos, vamos colocar uns painéis ali para que as pessoas que vierem não enxerguem [...], mas é mais para o estrangeiro, pois quem mora no Rio está acostumado a viver do lado da favela, vê favela todo o dia’.

Percebe-se diante dos fatos mencionados acima um descaso com a questão da inserção social, sendo o legado deixado pelos Jogos de 2016 na Barra da Tijuca direcionado às classes mais abastadas. No sistema capitalista que hoje define o crescimento urbano de muitas cidades, ninguém investe em altas indenizações em áreas de remoção sem a certeza de um retorno financeiro muito maior. Toda área do Parque Olímpico e do seu entorno imediato, após o término do megaevento, está sendo loteada com terrenos cada qual com valor muito maior do que o das indenizações oferecidas aos moradores da Vila Autódromo. Nenhum dos entrevistados soube informar o que seria realizado no terreno da Vila Autódromo, definido como uma AEIS. Segundo a entrevista realizada com um dos profissionais responsáveis pelo projeto do Parque, talvez essa área seja destinada a um parque urbano, mas o mesmo se contradiz quando afirma que na Barra da Tijuca não há necessidade de áreas com essa característica, pois como uma zona de condomínios fechados, os moradores possuem tudo o que necessitam de lazer dentro dos muros.

Desse modo, a função social a que a área da Vila Autódromo deveria se destinar se torna perdida. Também, com a análise dos dados obtidos da entrevista realizada com este mesmo profissional da equipe do projeto do Parque, foi confirmado que a questão social para as classes socialmente desfavorecidas não foi um fator considerado no projeto do Parque Olímpico, e a possibilidade de permanência dos moradores da Vila Autódromo não foi discutida. Conclui-se que a decisão da retirada dessa população foi arbitrária, sendo três as principais variáveis norteadoras de muitas decisões de projeto na Barra da Tijuca: (i) a especulação imobiliária, (ii) a higienização social e (iii) os lucros que as empreiteiras ligadas a esse futuro loteamento obterão. As análises exploratórias realizadas nesta pesquisa dão indícios que um dos motivos para as remoções das famílias residentes na Vila Autódromo seja exclusivamente a especulação imobiliária que não quer ter uma área de habitação social ao lado de um loteamento para a alta renda. Infelizmente, essa situação parece ser o principal legado deixado pelas Olimpíadas de 2016 ao bairro da Barra da Tijuca.

Segundo a entrevista realizada com a técnica que acompanhou a visita da equipe de pesquisa ao Parque Olímpico, o projeto do Parque enfatiza o seu legado à população através do projeto de uma das suas oito arenas. A arena denominada ‘Arena do Futuro’, onde se realizou as partidas de ‘handbol’ nos Jogos Olímpicos e de ‘goaball’ nos jogos paraolímpicos, foi a única pensada como estrutura temporária desde a sua concepção. Sua proposta foi que após os jogos fosse desmontada e reconstruída como

quatro novas escolas, as quais ainda não se sabia onde iriam se localizar. Conforme mencionado pela entrevistada:

‘Quanto aos prédios, somente uma arena, a Arena do Futuro, foi projetada para ser desmontada após o evento para se tornar quatro escolas, ainda não sabemos para onde vão as escolas, mas serão montadas [...]. O Estádio Aquático vai ser desmontado, mas não foi projetado para isso, mas dá para desmontar, não sabemos para onde ele vai’.

Em 2017, o prefeito de Florianópolis se mostrou interessado pela estrutura da ‘Arena do Futuro’, e iniciou uma negociação com o ministro do Esportes e com o prefeito do Rio de Janeiro. O prefeito de Florianópolis argumentava que a cidade precisa de um complexo para a prática esportiva e cultural, já sendo estudado uma parceria público-privada para o transporte, montagem e gerenciamento da arena. Ou seja, a proposta de reconstrução na forma de quatro escolas nem é cogitada. Essa Arena custou ao Governo Federal 133 milhões de reais.

Se o legado deixado à população carioca é importante, este tipo de proposta, de transferência da Arena para outra localidade, sendo a sua finalidade construtiva de se converter em quatro escolas deixada em segundo plano, não poderia nem ter entrado em pauta. Além disso, de acordo com a entrevista realizada com um dos arquitetos do Projeto do Parque, não foi definido um grupo para estudar o legado deixado pelas Olimpíadas à cidade, sendo isso ‘uma função para pesquisadores realizarem após o evento’, nas suas palavras. Essa afirmação é muito preocupante e comprova a falta de planejamento urbano e social do legado deixado pelo megaevento à população do Rio de Janeiro. Em 2010, o Prefeito da cidade criou o chamado ‘legadômetro’, que se constituiu numa comissão formada por seus assessores com a função de dar notas de 1 a 5 para cada projeto destinado as Olimpíadas de 2016, considerando indicadores econômicos, urbanísticos, sociais e ambientais. Entretanto, isso não é planejamento de legado, e, num processo participativo de construção da cidade, essas avaliações deveriam provir da população da cidade e principalmente daqueles moradores residentes nas áreas de intervenção, e não dos assessores do Prefeito. Esses dados seriam divulgados no *site* oficial da transparência olímpica⁷, entretanto até junho de 2022, o *site* nem abria sua página inicial. No Relatório de Candidatura está escrito que os principais legados seriam o planejamento urbano e social de longo prazo, entretanto a questão social das classes mais baixas nunca fez parte da proposta na prática.

Quanto à inserção ambiental e à sustentabilidade como um todo do Projeto, foi questionado à técnica da área de comunicação que acompanhou a visita guiada ao Parque, quais eram as medidas, em se tratando desses temas, que faziam parte do Projeto, sendo assim relatado:

‘Vai ser feita a despoluição da Lagoa de Jacarepaguá, mas não a tempo para as Olimpíadas, vai ser para depois’.

Foi também questionado a questão da falta de arborização dentro do Parque, sendo dito pela guia:

‘Mas esta área era um autódromo, já era tudo pavimentado, então não tinha muito o que fazer [...]. Naquela área ali que parece um estacionamento será a área de alimentação com várias bancas de

produtos cobertas por uma cobertura temporária [...]’.

É importante ressaltar que um dos argumentos da candidatura do Rio de Janeiro para ser sede das Olimpíadas de 2016 foi o de conceito de sustentabilidade. Porém, questões como a despoluição da Lagoa de Jacarepaguá não foram tratadas com a prioridade que deveriam ser, e o projeto paisagístico do Parque reforçou a imagem de que a questão ambiental, considerando questões de conforto térmico e microclima, não eram fatores essenciais.

Considerações Finais

Os dados obtidos deste estudo deixam claro que a inclusão social nunca esteve como fator norteador do projeto do Parque Olímpico de 2016, muito menos das obras do seu entorno imediato. A gentrificação, de caráter privado e especulativo, se torna preponderante sobre o interesse social, deixando como legado para cidade, na Barra da Tijuca, uma área destinada a moradias de alta renda com um desenho urbano da década de 1980, voltado para o veículo privado. Infelizmente, isso é comprovado pela própria fala das pessoas envolvidas no projeto do Parque. Um momento que poderia oportunizar o desenvolvimento de obras urbanas essenciais para a melhoria da vida de moradores em situação de vulnerabilidade social e classes mais desfavorecidas da cidade do Rio de Janeiro culminou por estimular a concretização de uma gentrificação seletista, que visa uma parcela específica da população.

Contradizendo os argumentos apontados no relatório de candidatura da cidade para as Olimpíadas, os aspectos da sustentabilidade e inclusão social não são evidenciados pelos dados analisados. A falta do estudo do legado, do ponto de vista de procurar atender à população local, foi um fator decisivo para a situação negativa evidenciada nos projetos para as Olimpíadas de 2016. A sustentabilidade, que foi um dos principais componentes para a candidatura da cidade para sediar os jogos de 2016, foi totalmente negligenciada. Espera-se que este debate desperte novas discussões sobre o tema para que situações como esta que foi vivenciada no Rio de Janeiro não se repitam, pois no mundo globalizado que se vive onde questões sociais são emergentes em vários países, situações de descaso com a população de baixa renda e valorização das classes dominantes por especulação imobiliária se tornam inaceitáveis. Atualmente, 9,6% da população mundial vive em extrema pobreza e mais de 2 bilhões de pessoas vivem com menos de 2,5 dólares por dia. Portanto, a exploração de recursos públicos e a remoção involuntárias de pessoas de baixa renda de suas moradias para dar espaço a obras destinadas a megaeventos esportivos, que não deixem um legado a população local mais vulnerável, não podem ser mais admissíveis em projetos urbanos do século XXI. A preparação das cidades-sede deveria ser diretamente fiscalizada por órgãos internacionais como a ONU e os países que não cumprissem questões fundamentais como garantias de legado social e moradia digna deveriam ser penalizados sob a forma de sanções. Infelizmente, as Olimpíadas de 2016 deixam um negativo legado urbano e social ao Brasil, servindo somente de exemplo para que não se repita em outras cidades e países.

Agradecimentos

O trabalho só foi possível através do financiamento do Governo Federal, pelo órgão CNPQ.

⁷ <http://www.transparenciaolimpica.com.br>

Referências

BARDIN, L. *Análise de Conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2015.

CARVALHO, R. B. de. Megaeventos esportivos: legados para a economia. In: MARCELLINO, N. C. *Legados de megaeventos esportivos*. Campinas: Papyrus, 2013. Cap. 6.

DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016. *Dossiê de candidatura Rio 2016*. 2009. Online. Disponível em: https://www.rio2016.com/transparencia/sites/default/files/dossie_de_candidatura_v1_0.pdf. Acesso em: 30 maio 2022.

EXTRA. *Para moradores da Vila do Pan, condenação de construtora pela Justiça não acaba com problemas*. Extra, 02 set 2018. Online. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/para-moradores-da-vila-do-pan-condenacao-de-construtora-pela-justica-nao-acaba-com-problemas-23032396.html>. Acesso em: 30 maio 2022.

JACOBS, J. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.

MARCELLINO, N. C. *Legados de megaeventos esportivos*. Campinas: Papyrus, 2013.

MONTEIRO, C.; LIMEIRA, J. Revitalização, Habitação e Gentrificação. In: LACERDA N.; ZANCHETI, S. M. *Plano de gestão da conservação urbana: conceitos e métodos*. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012. p. 262-279.

MUÑOZ, F. Historic evolution and urban planning typology of Olympic Villages. In: MORAGAS, M.; LLINÉS, M.; KIDD, B. *Olympic Villages: a hundred years of urban planning and shared experiences*. Laussane: International Olympic Committee, 1997. p. 27-51.

PAIVA, E. K. G. de. A cidade para o cidadão. O legado urbano dos Jogos Olímpicos. 2013. 340 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília.

PEREIRA, G. S. *Decision-making in the planning process and the contribution of Environmental Impact Assessment (EIA): a case study based comparative analysis of major sports events in Brazil and England*. 2011. 267 f. Tese (PhD in Planning). Oxford Brookes University.

ROLNIK, R. Copa do Mundo e Jogos Olímpicos: O espetáculo e o mito. 2011. Online. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2011/08/12/copa-do-mundo-e-jogos-olimpicos-o-espetaculo-e-o-mito/>. Acesso em: 02 set 2018.

ALÉM DAS SALAS DE AULA

Reflexões sobre espaços de transição em campi universitários

BEYOND CLASSROOMS

Reflections on transitional spaces in universities campuses

Natalya Cristina de Lima Souza¹ e Gleice Azambuja Elali²

Resumo

Este artigo visa identificar um sistema de espaços de transição em campi universitários, tendo como base estudos do uso e ocupação de ambientes acadêmicos publicados entre 2000 e 2021 em periódicos da área de Arquitetura, Urbanismo, Paisagismo e Design. O resultado da revisão narrativa da literatura foi relacionado à bibliografia seminal sobre sua compreensão e tipologias, incidindo em três grupos: (a) a dinâmica das atividades de movimento e permanência, (b) suas características físicas e (c) as relações entre interior e exterior. Tais grupos foram associados aos padrões de linguagem - pattern language (ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977), correspondendo a: (i) entradas e áreas comuns cobertas; (ii) circulações horizontais e verticais; (iii) áreas externas descobertas. Além de colaborar com pesquisas futuras, o estudo pode contribuir para consolidar a noção de espaços de transição.

Palavras-chave: espaços de transição, campus universitário, revisão narrativa.

Abstract

This article aims to identify a system of transitional spaces on universities campuses; it is based on studies of the use and occupation of academic environments published between 2000 and 2021 in journals in the field of Architecture, Urbanism, Landscaping and Design. The result of the narrative review was related to the seminal bibliography on their understanding and typologies, focusing on three groups: (a) the dynamics of movement and permanence activities, (b) their physical characteristics and (c) the relationships between interior and exterior. Such groups were associated with the pattern language (ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977), corresponding to: (i) entrances and covered common areas; (ii) horizontal and vertical circulations; (iii) outdoor areas. In addition to collaborating with future research, the study can contribute to consolidating the notion of transitional spaces.

Keywords: transitional spaces, university campus, narrative review.

¹ Doutoranda em Arquitetura pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU-UFRN), Mestre em Arquitetura pelo mesmo programa (PPGAU-UFRN/2020), Arquiteta e Urbanista (UFRN/2017). Pesquisadora com bolsa da CAPES, vinculada aos grupos de pesquisa GEPA (UFRN) e Projetar (UFRN).

² Professora titular pela UFRN, leciona na graduação em AU e no Programa de Pós Graduação em AU (PPGAU). Pós-doutora em Arquitetura (ULisboa, 2018), Mestre e Doutora em Arquitetura e Urbanismo (USP, 1998 e 2002, respectivamente), Psicóloga (UFRN/1987), Arquiteta e Urbanista (UFRN/1982), pesquisadora com bolsa de Produtividade do CNPq, vinculada aos grupos de pesquisa GEPA (UFRN) e Projetar (UFRN).

Introdução

O ambiente da escola, a vibrante interação entre estudante, professor, ambiente, currículo, família e comunidade, é um microcosmo do mundo: as instalações definem o mundo; o sistema pedagógico e a organização revelam a sociedade; os indivíduos envolvidos na experiência de aprendizagem compõem a população (TAYLOR; VLASTOS, 1983, s/p.).

Tratado genericamente na citação em caput, o ambiente escolar, em seus diversos níveis, pode ser considerado um recorte do mundo mais amplo e, mais do que isso, uma parte que reflete (e é reflexo) do contexto em que se insere. Em termos socioambientais essa premissa se torna especialmente verificável em instituições de maior porte, algumas das quais chegam a assumir características de enclaves³ em área urbana, como é o caso dos campi universitários. Esse entendimento é fundamental para a análise pretendida neste artigo, que se propõe a associar características de campi às ideias derivadas do espaço urbano.

O contexto de implantação das Instituições de Ensino Superior varia de acordo com condições ambientais, temporais, culturais e políticas de cada cidade e com os elementos que caracterizam cada instituição. Ao longo da história, aspectos do dinamismo urbano e da concepção/interpretação destes espaços contribuíram para que as edificações acadêmicas se organizassem em configurações do tipo “campus universitário”, composto por áreas edificadas (prédios) e espaços livres delimitados a partir de uma estrutura viária própria. Assim, simultaneamente, os campi se assemelham ao espaço urbano e estabelecem especificidades na relação entre sua forma e as atividades que ali acontecem.

Diante desse quadro geral, são relativamente comuns os estudos voltados para compreensão das vivências nesse território e do modo como tais experiências impactam na cidadania e no comportamento dos seus frequentadores. Pesquisas visando a compreensão do papel dos espaços de livre acesso e circulação das universidades na qualidade de vida e formação dos usuários são recorrentes tanto em publicações internacionais (BODDINGTON; BOYS, 2011; STRANGE; BANNING, 2015; HAJRASOULIHA; EWING, 2016) quanto brasileiras (SARMENTO; COSTA; ELALI, 2016; CALDERARI; FELIPE, 2021).

Em geral, o interesse dos autores parte da compreensão de que a aprendizagem não se limita a acontecer nas áreas claramente demarcadas e organizadas para promovê-la, ao contrário, tais locais não são suficientes para fomentá-la e não a contém, pois os espaços abertos de uso comum (tanto cobertos quanto descobertos, incluindo as circulações) contribuem para a dinamicidade das atividades educativas, estimulando comportamentos sociais, afetivos e criativos que promovem as relações informais e a aquisição de conhecimentos.

Pela diversidade de formas e de uso, os espaços comuns e de passagem no campus estimulam estudos que analisam dimensões variadas de sua relação com os usuários, dentre as quais, destacam-se:

- i) a dimensão social - envolvendo atividades realizadas e interações;
- ii) a dimensão física - relação entre tipologias, conforto, orientação espacial e acessibilidade;

³ Entende-se enclave como um território cujas fronteiras geográficas se inserem totalmente dentro dos limites de uma região maior.

- iii) a dimensão cultural - hábitos e políticas institucionais;
- iv) a dimensão temporal - turnos, permanência, frequência de uso;
- v) a dimensão simbólica - vinculação afetiva, restauração emocional, pertencimento e identidade.

Apesar deste evidente interesse, a variedade de nomenclaturas atribuídas a tais ambientes faz com que, no levantamento de referências nesse campo de estudos, seja observada uma importante dificuldade: a falta de uma raiz conceitual que agrupe as investigações. Como cada autor utiliza o termo mais adequado à sua pesquisa, de acordo com as noções de escala espacial e variações de uso/percepção que mais se ajustam à situação investigada, os trabalhos acabam se dispersando.

Inserindo-se nessa lacuna, a investigação maior que alicerça esse artigo aponta a necessidade de se estabelecer um sistema de espaços de transição que possa auxiliar o reconhecimento e análise comparativa dessas áreas no campus universitário. Para tanto, optou-se por uma aproximação com a literatura que emprega o conceito de espaços de transição no contexto urbano (GEHL, 1971; ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977), incorporando essa noção à escala do campus. Tal estratégia apoia-se em referências atuais que apontam conflito na identificação desses espaços dentro da classificação do Sistema de Espaços Livres (SARMENTO, 2017; BOAVENTURA, 2021).

Partindo-se deste quadro mais amplo, este artigo visa apresentar o resultado de uma revisão narrativa de referências voltadas para a análise do uso e percepção de espaços de transição em campus universitário, a qual respalda a identificação desses espaços como um sistema. Espera-se que o estudo possa fomentar o debate sobre aspectos que conectam os espaços de transição em rede dentro dos campi. Para isso, o artigo está organizado em quatro itens. Inicialmente é apresentada a noção de espaços de transição e suas tipologias. Em seguida, são relatados os procedimentos de pesquisa, e passa-se aos principais resultados encontrados durante a análise, que traz a discussão de algumas especificidades no contexto do campus universitário e como os sujeitos vivenciam esses lugares. As considerações finais apontam contribuições do estudo e indicam aspectos que fundamentam a continuidade da pesquisa.

Espaços de transição

A noção de “espaços de transição” é variável de acordo com a escala estudada, e ganha significado à medida que, para descrever a relação intermediária entre o edifício (a arquitetura) e seu entorno (o urbano), combina considerações sobre: (i) a forma arquitetônica; (ii) as condições físicas e sociais observáveis no local; e (iii) o comportamento dos usuários. Quanto às origens do termo, verifica-se que tem base na visão da transição como fenômeno (MERLEAU-PONTY, 1945) e discussões oriundas da psicanálise sobre “espaço transicional” e “espaço potencial” (WINNICOTT, 1953). Sob a ótica da fenomenologia do ambiente, o reconhecimento dos espaços de transição deriva da necessidade de perceber aquilo que se encontra “entre” a fim de entender os limites que estruturam e qualificam o espaço (NORBERG-SCHULZ, 1976). Para tanto é essencial considerar a alternância equilibrada de elementos, com especial cuidado para a comunicação e intermediação de opostos complementares, como aberto/ fechado; dentro/fora; público/privado; cheio/vazio (VAN EYCK, 1962; BARONE, 2002).

Pela fluidez formal e dinamicidade de experiências que proporciona, essa zona intermediária recebeu nomenclaturas diversas em fontes oriundas da Geografia, Psicologia Ambiental, Arquitetura e Urbanismo. O levantamento realizado detectou alguns destes termos, tais como: *edge of the space* (BENTLEY et al., 1985), “intervalo”

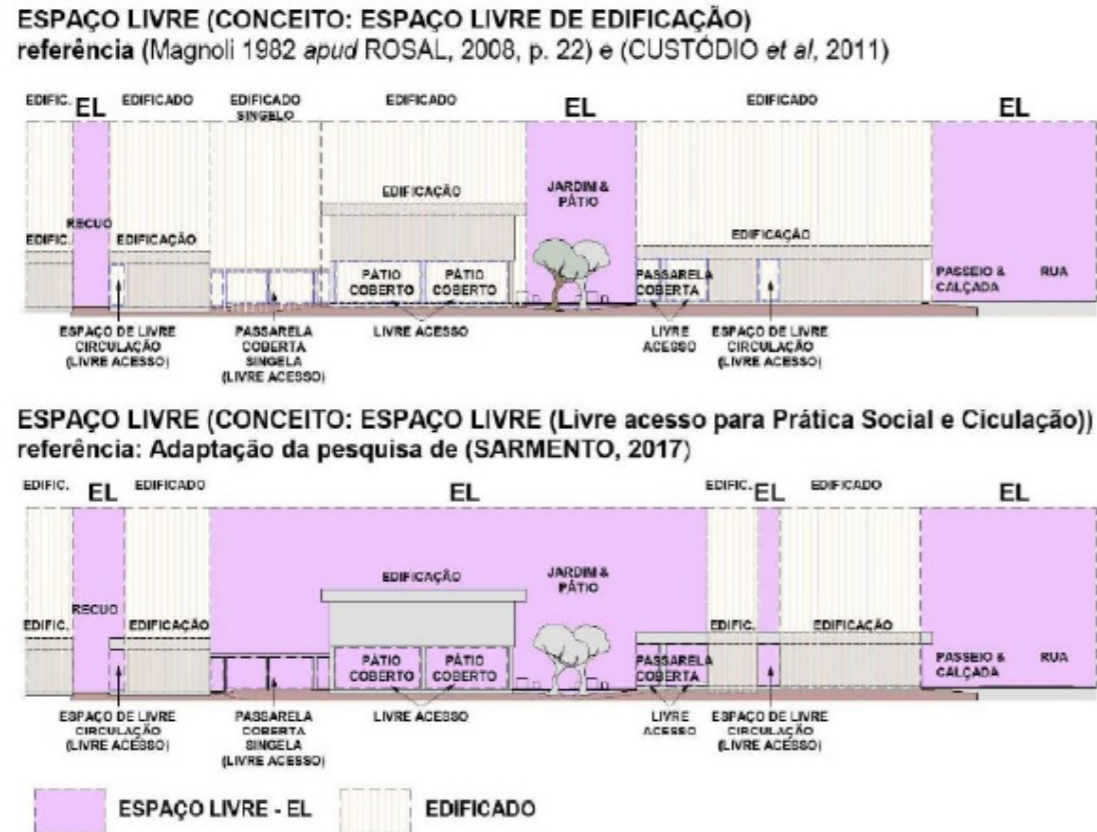
(HERTZBERGER, 1999), *interspazio* (TOSCANI, 2011); “zona híbrida” (VAN DER HAM; VAN ULDEN, 2015) e *in-between space* (OSORIO, 2012; SHAHLAEI; MOHAJERI, 2015). Scopel (2016, p.5) esclarece que grande parte desta terminologia “se configura sob a escala da rua, a qual compreende os edifícios e os espaços que os circundam”.

Os autores que empregam o termo “espaços de transição” (GEHL, 1971; ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977) os identificam como zonas onde se localizam os acessos das edificações, que promovem permeabilidade na forma construída, em termos de trocas visuais, sociais e térmicas entre o interior e exterior. Ademais, como particularidade, apontam que tal local, além de permitir a livre circulação “também oferece melhores oportunidades para simplesmente permanecer, em pé ou sentado” (GEHL, 2013, p.75). Para denotar a transição física e psicológica proporcionada por estes espaços, os pesquisadores destacam, ainda, a importância de existirem estímulos sensoriais através de mudanças de ritmos, cores, texturas, iluminação, materiais ou sons.

A fim de propiciar a identificação dos espaços de transição como elementos de projeto, nos últimos vinte anos alguns autores se dedicaram a realizar estudos tipológicos visando categorizá-los. No Quadro 1 verifica-se que: (a) a pesquisa de Chun, Kwok e Tamura (2004) definiu três tipos com base nas diferenças de variáveis térmicas dos espaços de transição em relação ao edifício ou conjunto de edificações; (b) as dez categorias apresentadas por Djamel (2006-2007), e suas variações analisadas por Balsini (2014), utilizam como critério a funcionalidade dos espaços resultantes da relação da envoltória com outros elementos volumétricos; (c) Scopel (2016) e Ferreira (2022) esquematizaram exemplos a partir do modo como a fachada e a rua são conectadas por elementos intermediários no nível da calçada.

FONTE	ELEMENTOS
Chun, Kwok e Tamura (2004)	1 – Contido no edifício (ex.: lobby, átrio)
	2 – Coberto e anexo ao edifício (ex.: corredores, varandas)
	3 – Desconectado do edifício (ex.: pergolados, pavilhões)
Djamel (2006-07) e Balsini (2014)	1 - Marquise ou Beiral
	2 – Segunda pele cria espaço externo
	3 – Galeria
	4 – Pátio coberto
	5 – Gradil ou Muro
	6 – Pilotis
	7 – Materialidade imprecisa
	8 – Enterrado
	9 – Espelho d’água
	10 – Desnível
Scopel (2016) e Ferreira (2022)	1 – Apropriação dos passeios públicos
	2 – Fachadas com reentrâncias
	3 - Pavimento térreo com pilotis
	4 - Recuos de edifícios

Quadro 1 - Estudos tipológicos dos espaços de transição. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.



A função desses estudos tipológicos é auxiliar na interpretação de componentes arquitetônicos que podem ser reconhecidos em projeto, facilitando a identificação de suas particularidades, problemas e soluções, alguns deles inspirados nos padrões discutidos por Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977). Enquanto definição dos exemplares, a classificação de Chun, Kwok e Tamura (2004) opta por identificar cada tipo de modo genérico, agrupando exemplos que se relacionam, diferente dos demais autores, que ao especificar particularidades, dão menor margem para re-interpretações ou combinações.

Apesar dos avanços nas discussões sobre tipologias dos espaços de transição na escala da rua, ainda há uma lacuna na bibliografia que os estuda no contexto dos campi universitários. Para Boaventura (2021, p.11), o “campus é um recorte do ambiente urbano, inserido na malha urbana e, portanto, deve-se utilizar referenciais voltados para o estudo dos espaços urbanos da cidade”. No entanto, esse autor, assim como Sarmiento (2017), ao analisarem o Sistema de Espaços Livres (MACEDO *et al.*, 2009; CUSTÓDIO *et al.*, 2011) identificaram a necessidade de inclusão da categoria “espaço de livre acesso para prática social e circulação” para incorporar exemplos como passarelas e pátios cobertos (Figura 1).

A definição dessa nova categoria é fundamental para a consolidação da noção de “espaço de transição” bem como para seu emprego em campi universitários. Tal estratégia se justifica pois, como o conceito de Espaço Livre compreende áreas de livre acesso ao redor das edificações, com ausência de um volume edificado ou confinamento por teto ou paredes (CUSTÓDIO *et al.*, 2011), ele desconsidera esses espaços acessíveis cobertos, os quais são comuns em campi brasileiros, especialmente em projetos modernistas, estando associados “à proposta brutalista das ‘ruas no ar’ – galerias abertas e largas, concebidas para incentivar a pausa para o encontro” (TRIGUEIRO, 2008, p. 66).

Portanto, este artigo aponta a necessidade de compreender como esses espaços estão sendo reconhecidos e analisados em pesquisas realizadas em campi, especialmente aquelas que investigam como influenciam e são influenciados por diferentes modos de uso e apropriação. Além disso, levantará como suas condições de infraestrutura, distribuição e funcionalidade contribuem para identificar implicações projetuais e promoção de experiências socioculturais.

Procedimento de pesquisa

Nesta parte do artigo serão relatados quais procedimentos foram realizados para construção de um quadro de referências que auxiliam na elaboração de um sistema de espaços de transição aplicado na escala do campus universitário. O primeiro passo da investigação foi um levantamento em periódicos/journals ligados às áreas de Arquitetura, Urbanismo, Paisagismo e Design, publicados entre 2000 e 2021. Pela falta de uma base conceitual, as publicações foram selecionadas através do cruzamento dos potenciais sinônimos em inglês encontrados nos textos, incorporando termos equivalentes através de temas: i) aspectos da aprendizagem; ii) espaços de transição; e iii) atributos que investigam os usos. A estratégia adotada foi manter as palavras university ou campus no primeiro campo de busca e alternar as demais palavras-chaves no segundo, utilizando operadores booleanos (and ou or) a fim de encontrar ao menos um exemplo por tema (Quadro 2).

Inicialmente, foram escolhidos cerca de vinte textos para leitura integral, que auxiliaram na compreensão dos objetivos e resultados encontrados pelos autores (Quadro 3). Ao reuni-los, procurou-se ressaltar a abrangência dos espaços estudados, através da análise das descrições sócio físicas dos casos, considerando informações textuais e visuais (fotos, desenhos e mapas).

TEMA	ENTENDIMENTO	PALAVRAS-CHAVE	TEXTOS SELECIONADOS
TEMA 1	equivalentes aos aspectos da aprendizagem	Pedagogical approaches	Fisher (2005)
		Informal learning	Riddle e Souter (2012)
		Participation	Oliveira, Ferreira e Medeiros (2021)
		Creativity	Souza (2020); Bratuškins, Treija e Babris (2018)
TEMA 2	equivalentes aos espaços de transição	Transitional or in-between spaces	Architecture & Design Scotland (2021)
		Atrium or living area	Wu, Oldfield, Heath (2020); Silveira, Costa e Carvalho (2016)
		Shared circulation or corridors	Lynch (2006); Zengel e Kaya (2011)
		Open or outdoor spaces	Tourinho <i>et al.</i> (2021); Salama (2008); Alves, Takamune e Sunao (2016)
TEMA 3	equivalentes aos atributos que investigam os usos	Affordance	Ramu, Taib e Aziz (2019); Soares, Weitkamp e Yamu (2020)
		Users' preferences	Albuquerque, Silva e Kuhnen (2016); Ibrahim e Fadzil (2013)
		Place attachment	McLane e Kozinets (2019)
		Sense of place	Jamieson (2009); Zengel e Kaya (2011)

A intenção desta etapa foi investigar, através de revisão narrativa (SIDDAWAY; WOOD; HEDGES, 2019), como esses ambientes estão sendo reconhecidos e analisados em diferentes estudos nos espaços de livre circulação e permanência em campi. Em geral, essas pesquisas costumam ser abrangentes, adotando a avaliação pós-ocupação com multimétodos, que combina levantamento e observação em campo pelos pesquisadores (anotações/fotos) com as opiniões dos usuários (questionários/entrevistas). Posteriormente, buscou-se realizar um agrupamento dos exemplos de áreas comuns e de circulação apresentados nessas publicações, levando em conta a relação com os padrões predeterminados por Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977). A elaboração de um sistema tem a intenção de apresentar esquematização que possibilite a apreensão de relações, interdependência e hierarquia entre espaços de transição em campi universitário, colaborando para novas investigações no tema.

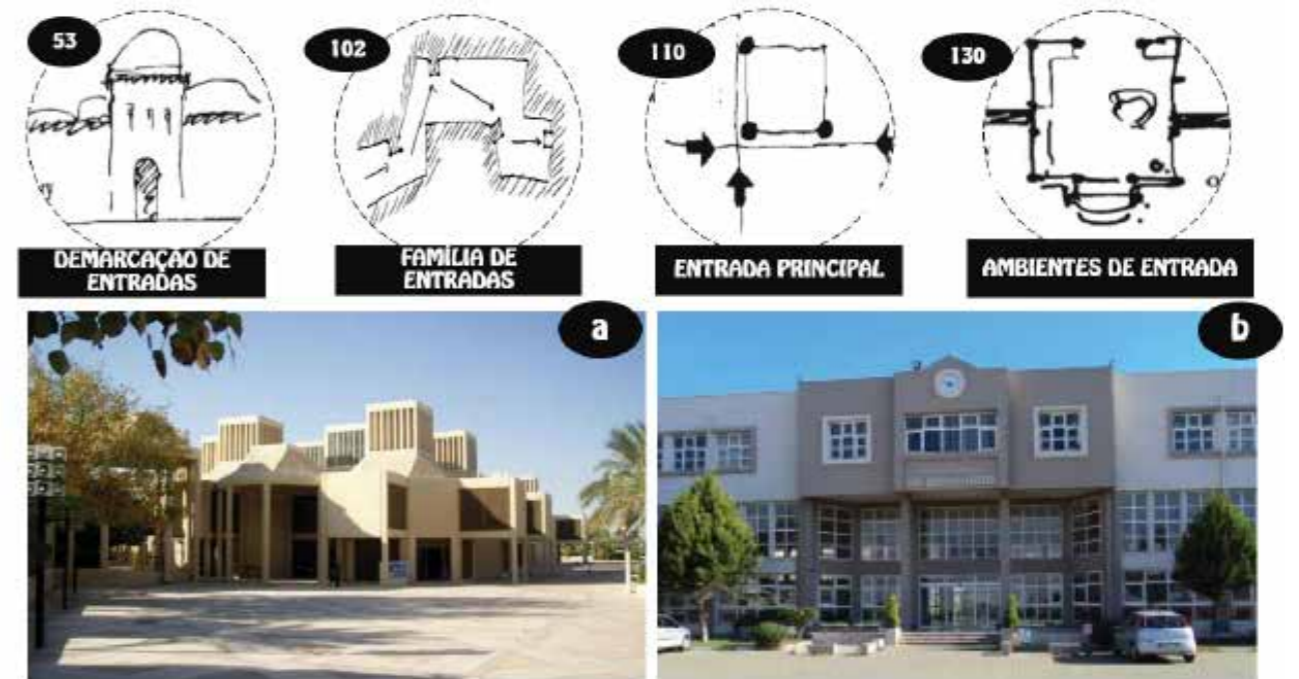
Resultados e discussão

Com base nos estudos de Gehl (1971) sobre a vida na cidade, as pessoas costumam realizar dois tipos de atividades no espaço urbano, aquelas em movimento e as estacionárias. Para o autor, quando os indivíduos se encontram em áreas públicas, existem demandas que amparam ou justificam a realização dessas atividades em três diferentes dimensões: necessárias, independente das condições externas; opcionais, favorecidas pelas qualidades ambientais; e sociais, que envolve o contato ativo ou passivo com outras pessoas.

A partir dessa compreensão, quando analisado o papel dos espaços de transição, percebe-se que sua configuração espacial garante a oferta de uma zona limítrofe que permite a fluidez da circulação, bem como a possibilidade de permanência, por curta ou longa duração. Logo, é comum que as pessoas tenham preferência por ocupar essas áreas devido a possibilidade de regular condutas sociais, proporcionando apoio físico e psicológico. Assim, a capacidade de viabilizar diversas atividades no mesmo ambiente, implica que eles sejam subdivididos e dispersos ao longo do espaço físico, para assegurar sua funcionalidade.

Em termos de planejamento, a distribuição dos espaços de transição pode ser feita de modo igualitário ou hierárquico, dependendo do tipo de edificação e das atividades demandadas, formando uma rede de estrutura social. No caso das universidades, Gehl (2011, p. 55) diz que “existe uma hierarquia composta por faculdades, institutos, departamentos e, finalmente, grupos de estudo, a menor unidade. A estrutura (social) confere um grau de tomada de decisão e fornece ao indivíduo uma série de pontos de referência”.

Seguindo essa lógica, ao associarem os padrões de linguagem “redes de aprendizado” (18) e “universidades como feira pública” (43), Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) destacam a necessidade de que a estrutura física dê suporte a social, de modo que os sistemas de entradas e circulações se conectem com as edificações centrais e se dispersem gradualmente para aproximar os espaços acadêmicos com a cidade. Outra publicação dos mesmos pesquisadores (ALEXANDER et al., 1975) descreveu como o caráter de feira pode ser alcançado, tendo resultado na estrutura do *master plan* para projetar a Universidade de Oregon. O modelo, ao apresentar uma lista de padrões específicos para esse ambiente, contribui não apenas para projetos a serem construídos, mas também ao oferecer conteúdo analítico para investigar o potencial de cada padrão “irradiar” sobre outros (KOTSIPOULOS, 1982).



Com isso, levando em conta a correlação de alguns padrões apresentados por Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) e de como podem ser agrupados, buscou-se levantar semelhanças de suas estruturas com exemplares estudados em pesquisas atuais aplicadas em campi universitários. Para isso, a organização desta investigação dividiu a discussão dos resultados em três grupos: i) entradas e áreas comuns cobertas; ii) circulações horizontais e verticais; e iii) áreas externas descobertas.

GRUPO 1 - entradas e áreas comuns cobertas

Com base nos estudos de Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) sobre os padrões que descrevem o papel das entradas como espaços de transição, destacam-se as contribuições de análises de quatro padrões: “demarcação de entradas” (53); “família de entradas” (102); “entrada principal” (110); “ambientes de entrada” (130). Em geral, as recomendações sobre esses parâmetros apontam para a necessidade de uma delimitação visivelmente definida dessa área, que enfatize a sensação de transição através de alguma mudança (de iluminação, vista, nível ou tratamento de superfície). Quanto ao seu aspecto formal, os autores (1977, p.278) admitem que elas podem ser limitadas de diferentes maneiras, mas que “todas as demarcações de entrada são ‘coisas’ – não meras aberturas ou frestas, mas entidades concretas”.

Analisando a bibliografia levantada sobre esses exemplares no contexto contemporâneo (SALAMA, 2008; ZENGEL; KAYA, 2011), as fotografias (Figura 2) demonstram que, externamente, é comum a marcação na fachada de uma entrada principal ou de uma família delas por elementos como marquises, beirais e reentrâncias. Além do destaque visual por diferença de cores, alturas e texturas, essas coberturas garantem certa proteção contra intempéries e geração de microclima que permite que as pessoas permaneçam no local, tornando-se um local de espera e encontro.

Internamente, a literatura indica que essa demarcação de entrada tenha certa continuidade visual para reforçar a transição de fora para dentro, especialmente pela transparência das aberturas. Os exemplos mais usuais de ambientes de entrada internos são o *hall* ou *lobby*, fundamentais para orientação espacial e recepcionar novos usuários. Considerando os padrões “uma recepção para dar boas-vindas” (149) e “um lugar de espera” (150) de Alexander, Ishikawa e Silverstein é indicado que, pelo seu papel, o local “deve ser projetado desde o início com a ambiência correta” (1977, p.705), de modo que “crie uma situação que faça da espera algo agradável” (1977, p.710).

Figura 2 - Exemplo de marcação de entradas nas fachadas. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); SALAMA, 2008, p. 61 (a); ZENGEL; KAYA, 2011, p.64 (b), retrabalhado pelas autoras.

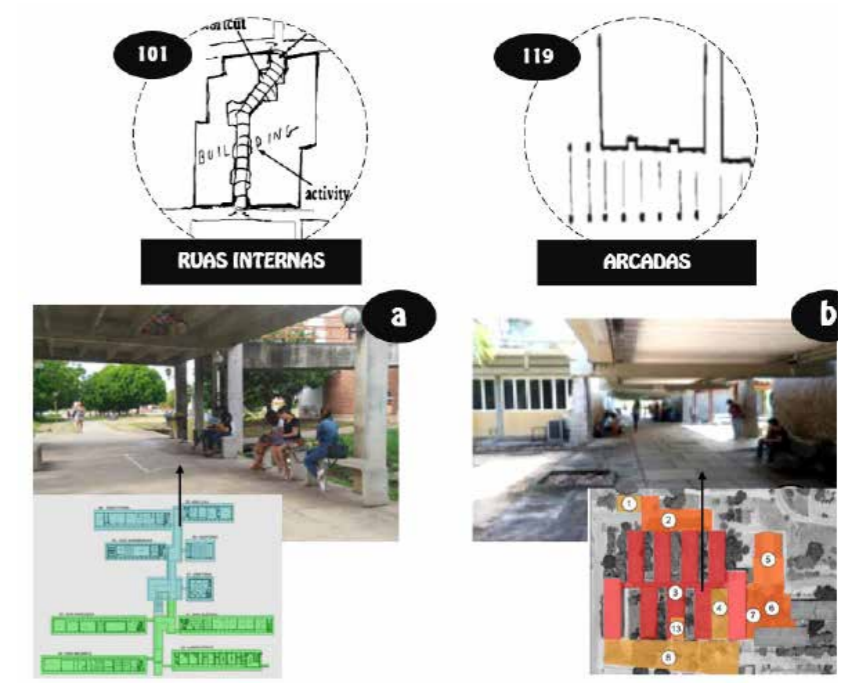


Figura 3 - Diferença entre configuração interna de entradas. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); MCLANE; KOZINETS, 2019, p.84 (a); p.86 (b), retrabalhado pelas autoras.

Em pesquisa que comparou dois edifícios de centros estudantis, as análises de McLane e Kozinets (2019) revelaram que configurações internas do tipo *plaza* (Figura 3a), compacta e com variedade de arranjos para sentar são mais convidativas à permanência do que do tipo “rua principal” (Figura 3b), que é linear e com assentos individuais posicionados ao longo das paredes, dificultando a socialização em grupos.

No caso das áreas internas de uso comum, os átrios e pátios podem oferecer suporte imediato às entradas ou serem implantados em regiões adjacentes. Sua configuração espacial se relaciona com os padrões “algo mais ou menos no centro” (126) e “área de uso comum no âmago” (129), que apontam sua eficácia a partir de uma localização no centro de gravidade social do ambiente (não necessariamente no meio dele - em termos físicos), da tangencia com relação às rotas de entrada/ saída e que oferece da capacidade de provocar nos usuários o desejo de ali permanecerem seja pelo mobiliário ou pelas atrações efetiva ou potencialmente presentes, ou seja, suas *affordances* (RAMU; TAIB; AZIZ, 2019).

Ao analisar o papel dos átrios em espaço acadêmico (JAMIESON, 2009; WU; OLDFIELD; HEATH, 2020; ARCHITECTURE AND DESIGN SCOTLAND, 2021) identificaram que, quando projetados com grande escala em pontos focais, oferecem amplitude espacial ao ambiente, que garante “ver e ser visto”, influenciando as experiências dos usuários quanto ao nível de privacidade e interação social. Além disso, os autores salientam que, por ser uma área maior em relação ao *hall* ou *lobby*, deve oferecer mobiliário variado e flexível (Figura 4) para incentivar a diversidade de atividades individuais e coletivas, que se alteram conforme humor, tarefa e tempo de uso, podendo até suportar exposições, performances e eventos.

Como exemplo de área em que os usuários costumam estar em contato frequente, os espaços de transição do grupo “entradas e áreas comuns” quando são estudados pelo seu papel psicológico, integra dimensões sobre vinculação e identificação dos usuários. A pesquisa de Zengel e Kaya (2011) investigou o “sentido de lugar” (ALTMAN; LOW, 1992) ao analisar o conforto e humor dos usuários e a de McLane e Kozinets (2019) levou como base a estrutura de “seis processos de *place attachment*” (SEAMON, 2012) e os “quatro domínios da experiência” (PINE; GILMORE, 1999). No geral, os resultados desses trabalhos demonstram que quando oferecem melhores oportunidades para permanência e regulação das interações sociais, maior é a diversidade de experiências no ambiente, contribuindo para formação de senso de comunidade e simbolismo do lugar.

GRUPO 2 – circulações horizontais e verticais

Como geralmente as universidades envolvem distribuição hierárquica entre edificações ou salas para separar ambientes com finalidades diferentes, Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) destacam a importância das circulações na garantia da funcionalidade e orientação espacial. Ao discutirem a “forma dos passeios” (121), os autores enfatizam que as circulações horizontais externas devem ser projetadas para servirem a funções como deslocamento, cruzamento e permanência, sendo as “ruas de pedestres” (100) o exemplo mais eficaz para garantir que as pessoas caminhem separadas dos automóveis.

Em geral, as condições climáticas e/ou a organização formal dos edifícios implicam na necessidade dessas circulações horizontais serem cobertas, resultando nos padrões “ruas internas” (101) e “arcadas” (119). Eles são considerados pelos autores como exemplos de espaços de transição por apresentarem ambiguidade de características das áreas internas e externas. Os trabalhos de Silveira, Costa e Carvalho (2016) e Oliveira, Ferreira e Medeiros (2021) mostram ser comum que, em alguns campi universitários brasileiros essas áreas sejam tratadas como passarelas (Figura 5) e recebam mobiliário ao longo da periferia.

Internamente, circulações horizontais podem ser planejadas de modo que prevejam “bolsões de atividades” (124) e “corredores curtos” (132), padrões que se referem a áreas “entre os passeios ou percursos dos pedestres e contêm atividades que tornam natural que as pessoas parem e se envolvam” (ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977, p.602). Para simbolizar essa característica, ao propor a inserção dessas zonas em ambientes acadêmicos, alguns pesquisadores apresentam termos como *breakout spaces* (FISHER, 2005), *corridor nook* (LYNCH, 2006), *pocket spaces* (IBRAHIM; FADZIL, 2013), e *eddy spaces* (RIDDLE; SOUTER, 2012), representados na Figura 6, como pequenos “redemoinhos” ou “alcovas” na circulação, que possibilitam paradas sem atrapalhar a fluidez.

Devido a capacidade de promover encontros inesperados e experiências não planejadas que contribuem para a criatividade e aprendizado, quando pequenos locais agregadores são inseridos em ambientes de circulação permitem práticas de estudo e reuniões em grupos menores de forma descontraída. Em circulações verticais, esses bolsões podem ser dispostos em nichos próximos as esquadrias, patamares e, dependendo da largura, os próprios degraus podem servir como “escada para sentar” (125), dando suporte para o padrão “escada como papel social” (133), que ajuda a reforçar conexões visuais e contatos espontâneos (Figura 7).

Figura 4 - Exemplos de átrios com mobiliário variado. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); WU; OLDFIELD; HEATH, 2020, p.9 (a); JAMIESON, 2009, p.22 (b), retrabalhado pelas autoras. Figura 5 - Exemplos de passarelas cobertas. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); SILVEIRA; COSTA; CARVALHO 2016, p. 3379; 3381 (a); OLIVEIRA; FERREIRA; MEDEIROS, 2021, p. 1177-1178 (b), retrabalhado pelas autoras.

Figura 6 - Exemplo de zonas para bolsões de atividades. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); RIDDLE; SOUTER, 2012, p.4 (a); LYNCH, 2006, p.267(b), retrabalhado pelas autoras.



Outros trabalhos que abordam sobre a contribuição para aprendizagem informal e criatividade (POPENICI; BREW, 2013; BRATUŠKINS; TREIJA; BABRIS, 2018; SOUZA, 2020), destacam a importância dos espaços de transição como áreas de exposições. Para eles, a utilização das paredes como meio de comunicação com os usuários ou outras estratégias de exibir trabalhos ou instalações temporárias estimulam os transeuntes que podem se inspirar pelas releituras dos lugares, evocam a liberdade de uso e transformação e instigam a socialização.

Além das características socio físicas, esses espaços são analisados pelas suas propriedades restaurativas (KAPLAN, 1995) e de combate ao estresse ou fadiga (FELSTEN, 2009). Ao descrever o padrão “passeios tranquilos” (59), Alexander, Ishikawa e Silverstein afirmam que “a necessidade de tais lugares têm sido muitas vezes reconhecida em campi universitários, em que há passeios tranquilos para os quais as pessoas vão quando querem pensar, fazer um intervalo ou conversar em particular” (1977, p.303).

O caráter restaurador foi abordado no trabalho de Albuquerque, Silva e Kuhnen (2016), que analisou preferências ambientais em campi, destacando a diferença entre interações ativas e passivas com áreas verdes. No segundo caso de contato, os usuários associam a proximidade da natureza com a busca pelo silêncio, para realizar atividades como estudo individual, descanso ou contemplação, preferindo corredores, varandas e galerias próximos de espaços externos para que possam ter visibilidade da vegetação.

GRUPO 3 – Espaços externos descobertos

Para esse grupo de espaços de transição estão sendo consideradas áreas residuais entre edificações que foram definidas para serem parcialmente limitadas nas laterais, garantindo a compreensão da sua forma. Considerando os padrões de Alexander, Ishikawa e Silverstein essa compreensão equivale ao “espaço externo positivo” (106), que apresenta uma configuração “tão definida quanto se fosse um recinto interno, e quando sua forma é tão importante quanto as formas da edificação que o circundam” (1977, p. 518).

Dentre os exemplos mais comuns dessa organização espacial estão os pátios internos ou recuos entre prédios próximos, com características que equivalem aos padrões “pátios internos cheios de vida” (115) e “sala de estar externa” (163). O exemplo da Figura 8 demonstra que seu caráter de transição é reforçado pela passagem contínua

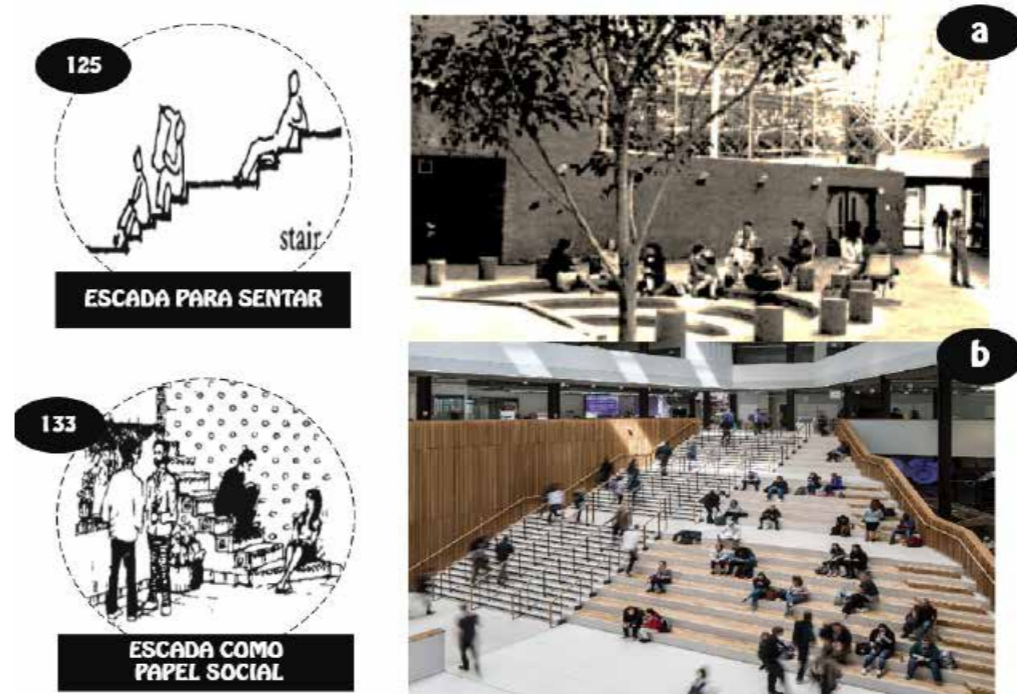


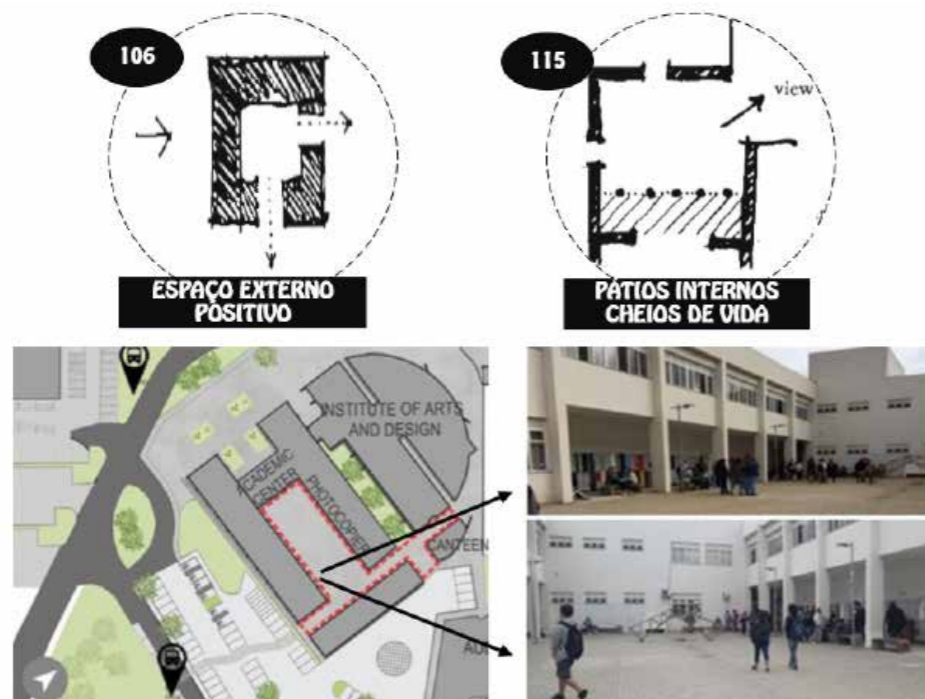
Figura 7 - Exemplos de degraus com funções sociais. Fonte: ALEXANDER; ISHIKAWA; SILVERSTEIN, 1977 (croquis); FISHER, 2005, p.161 (a); ARCHITECTURE AND DESIGN SCOTLAND, 2021, p.6 (b), retrabalhado pelas autoras

entre o interior e o exterior, de modo que o movimento das pessoas seja feito de forma natural e não abrupta. Além disso, dentre a descrição da eficiência desses padrões, é necessário que eles não sejam completamente fechados, para que permitam o vislumbre do céu (por isso, geralmente são descobertos) ou de outros espaços externos maiores, como jardins e praças.

Um dos resultados apresentados por Tourinho et al. (2021) sobre esse espaço vai em conformidade com a hipótese levantada por Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977), já defendida por Sitte (1965). Para esses autores, as pessoas sentem suporte psicológico de pátios internos e os utilizam porque, o fechamento aparente e o direcionamento para um ponto de referência, oferecem sensações de segurança e comunidade, com as aberturas dos edifícios voltadas para esses espaços, permitindo um senso de “todo visual” (FISHER, 2007).

A literatura ressalta, ainda, que os exemplares em áreas descobertas precisam se preocupar com aspectos formais - como a proporção, para manter a visibilidade das atividades que acontecem neles -, de acabamentos construtivos e escolha de materiais, para que incentivem o uso prolongado em diferentes momentos do dia/ano. Alguns exemplos dos padrões sugeridos por Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) que auxiliam no suporte da permanência dos usuários, são: “posicionamento dos bancos externos” (241); “mureta para sentar” (243); “toldos de lona” (244); e “cadeiras diferentes” (251). Como ilustram as fotografias da Figura 9, nota-se que a falta de manutenção, sombreamento e mobiliário adequado e diversificado inibem as pessoas a frequentarem os espaços.

Como os espaços de transição desse grupo recebem incidência solar maior em comparação aos outros, diversos pesquisadores (SILVEIRA; COSTA; CARVALHO, 2016; ALVES; TAKAMUNE; SUNAO, 2016; SOARES; WEITKAMP; YAMU, 2020; OLIVEIRA; FERREIRA; MEDEIROS, 2021) ressaltam a necessidade de implantar estratégias para que eles não sejam subutilizados, especialmente em condições climáticas diferentes. Dentre elas, estão: oferta de coberturas parciais ou integração dessas áreas com as circulações cobertas; associação entre assentos primários flexíveis (bancos e cadeiras) e secundários (muretas, degraus, monumentos); relação adequada com elementos vegetais para geração de microclimas.



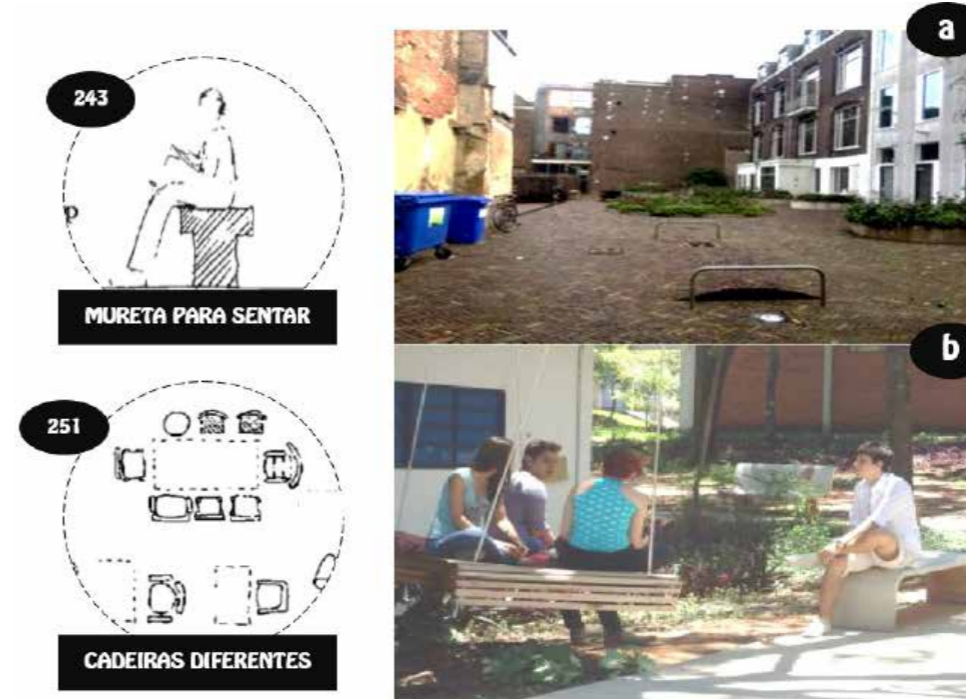
Considerações finais

Associar a revisão narrativa da literatura a respeito de estudos recentes sobre espaços de transição em campi universitários com os padrões de linguagem (*pattern language*) de Alexander, Ishikawa e Silverstein (1977) tornou possível a predefinição de um sistema desses espaços a partir do agrupamento de exemplos ilustrativos das características sócio físicas e da dinâmica de atividades de movimento e permanência semelhantes. Além disso, as relações entre interior e exterior das edificações contribuem para o melhor entendimento do modo como essas áreas se distribuem no campus, em termos de interdependência, complementaridade e hierarquia.

O grupo 1, representado pelas “entradas e áreas comuns cobertas”, ilustrou como elas podem ser distribuídas e organizadas a fim de potencializarem atividades de permanência e interação social, contribuindo para experiências de vinculação dos usuários. O papel das “circulações horizontais e verticais” (Grupo 2) foi demonstrado que vai além das suas funções para orientação e distribuição dos fluxos, podendo ser configuradas para incorporar “nichos de parada” e alocadas em ambientes com propriedades restaurativas. O grupo 3, “áreas externas descobertas” é representado por ambientes contidos ou entre edifícios, que por serem parcialmente fechados oferecem suporte psicológico aos usuários, mas que demandam outras preocupações pela ausência de cobertura, como condições climáticas e mobiliário.

É importante ressaltar que, apesar do melhor enquadramento dos exemplos nos grupos citados, na maioria dos trabalhos analisados essas áreas não são apresentadas isoladamente, e sim como parte de um conjunto de espaços que dão suporte às diversas atividades de aprendizado, socialização, criatividade, conforto psicológico e ambiental que acontecem nas universidades. Portanto, reforça-se que, apesar da sua distribuição e quantidade poder variar conforme as características de cada campus, a definição de um sistema contribui para reconhecer como as zonas se relacionam e podem ser potencializadas no que diz respeito à possibilidade de atuação conjunta.

Por fim, a identificação de um sistema de espaços de transição em campus universitário tem consonância com a reflexão trazida por Popenici e Brew (2013), e que ressalta o fato da criação de ambientes de aprendizado e colaboração não precisar ser, necessariamente, fundamentada na construção de novos prédios. Em linhas gerais, entende-se que atualmente áreas que integram circulação e permanência já são oferecidas pela maioria das universidades, as quais possibilitam suporte para diversas atividades, cujo uso acontece de acordo com as preferências dos usuários e enriquece



suas experiências, dando vitalidade àquelas áreas. Para demonstrar isso e aprofundar o conhecimento sobre a ocupação e o papel pedagógico destes espaços se fazem necessárias novas pesquisas, voltadas para compreender sua ocupação e captar as percepções dos usuários nesses locais, bem como para testarem e revisarem o sistema proposto neste artigo.

Agradecimentos

As autoras agradecem às bolsas recebidas das agências nacionais de fomento. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), bolsa de doutorado da primeira autora, e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), bolsa de produtividade em pesquisa da segunda.

Referências

- ALBUQUERQUE, Dayse; SILVA, Dnyelle; KUHNEN, Arlane. Preferências Ambientais e Possibilidades de Restauro Psicológico em Campi Universitários. *Psicologia: Ciência e Profissão*, v. 36 n°4, p. 893-906, 2016.
- ALEXANDER, Christopher; ABRAMS, Denny; ANGEL, Shlomo; ISHIKAWA, Sara; SILVERSTEIN, Murray. *The Oregon Experiment*. New York: Oxford University Press, 1975.
- ALEXANDER, Christopher; ISHIKAWA, Sara; SILVERSTEIN, Murray. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press, 1977.
- ALTMAN, Irwin; LOW, Setha. (Eds). *Place attachment. Human behavior and environment: Advances in theory and research*. New York: Plenum Press, Vol. 12, 1992.
- ALVES, Silvana; TAKAMUNE, Camila; SUNAO, Priscila. Análise do design de áreas de convívio em um campus universitário por meio de malhas gráficas. In: 7º PLURIS, Congresso luso brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável. Maceió, 2016. *Anais...* Maceió, 2016.

ARCHITECTURE AND DESIGN SCOTLAND. *Case study: in-between spaces in further education*. Edinburg, 24 fev. 2021. Case Studies. Disponível em: <https://www.ads.org.uk/case-study/in-between-spaces-further-education>. Acesso em: 06 jun. 2022.

BALSINI, Andre. *Espaços de transição: entre a arquitetura e a cidade*. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

BARONE, Ana Claudia. *Team 10: arquitetura como crítica*. São paulo, Annablume: Fapesp, 2002.

BENTLEY, Ian; ALCOCK, Alan; MCGLYNN, Sue; MURRAIN, Paul; SMITH, Graham. *Responsive environments: a manual for designers*. Oxford: Architectural Press, 1985.

BOAVENTURA, Flávio. *Padrão espacial e dimensão humana dos espaços para prática social no campus I da UFPB: Estudo do Quarteirão do Conjunto Humanístico*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Paraíba, 2021.

BODDINGTON, Anne; BOYS, Jos. *Re-shaping learning: a critical reader - the future of learning spaces in post-compulsory education*. Rotterdam: Sense Publishers, 2011.
BRATUŠKINS, Uģis; TREIJA, Sandra; BABRIS, Matijs. Non-formal education in architecture: Latvian experience. *Journal of Architecture and Urbanism*, 42(1), p. 46–51, 2018.

CALDERARI, Elaine; FELIPE, Joel. *Novos campi universitários brasileiros: processos e impactos*. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2021.

CHUN, Chungyoon; KWOK, Alisson; TAMURA, Akihiro. Thermal comfort in transitional spaces—basic concepts: literature review and trial measurement. *Building and Environment*, n. 39, p. 1187-1192, 2004.

CUSTÓDIO, Vanderli; CAMPOS, Ana Cecília; MACEDO, Sílvio; QUEIROGA, Eugenio. Espaços livres públicos nas cidades brasileiras. *Revista Geográfica de América Central*. Costa Rica, Número Especial EGAL, p. 1-31, 2011.

DJAMEL, Kara. Entre-2: l'espace transitionnel de l'enveloppe architecturale. In: CHARCOSSET, Gérard (resp). *Séminaire Master 2: Problématique de l'enveloppe architecturale entre plasticité et technicité*, Val de Seine, Paris, 2006-2007.

FELSTEN, Gary. Where to take a study break on the college campus: an attention restoration theory perspective. *Journal of Environmental Psychology*, 29(1), p. 160-167, 2009.

FERREIRA, Bianca. Espaço de transição e urbanidade: investigação de estratégias para melhor qualidade na vida urbana. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2022.

FISHER, Kenn. Research into identifying effective learning environments. *Evaluating Quality in Educational Facilities*, p.159-167, 2005.

FISHER, Thomas. The architecture school as a type. In: NASAR, Jack; PREISER, WOLFGANG; FISHER, Thomas. *Designing for designers: lessons learned from schools of architecture*, New York: Fairchild Publications, 2007. Cap. 4, p 34-60.

GEHL, Jan. *Life between buildings: using public space*. The Danish Architectural Press, 1971.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 2ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HAJRASOULIHA, Amir; EWING, Reid. Campus does matter: the relationship of student retention and degree attainment to campus design. *Planning for Higher Education Journal*, p. 30-45, 2016.

HERTZBERGER, Herman. *Lições de Arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

IBRAHIM, Norhati; FADZIL, Nur Hafisah. Informal setting for learning on Campus: usage and preference. *Procedia – Social and Behavioral sciences*. n. 105, p.344-351, 2013.

JAMIESON, Peter. The serious matter of informal learning. *Planning for Higher Education - Society for College and University Planning (SCUP)*, p. 18-25, 2009.

KAPLAN, Stephen. The restorative benefits of nature: toward an integrative framework. *Journal of Environmental Psychology*, 15(3), p. 169-182, 1995.

KOTSIPOULOS, Tassos. Reading the Oregon Experiment. *Building and Environment*, v. 17, n. 2, p. 69-85, 1982.

LYNCH, Dennys. Boyer Hall: Messiah College. In: OBLINGER, Diana. *Learning Spaces*. Educase e-book, 2006. Capítulo 24, p. 264-270.

MACEDO, Sílvio; QUEIROGA, Eugenio; CAMPOS, Ana Cecília; COSSIA, Denis; GONÇALVES, Fábio; ROBBA, Fabio; GALENDER, Fany; DEGREAS, Helena; SILVA, Jonathas; PRETO, Maria Helena; AKAMINE, Rogério; CUSTÓDIO, Vanderli. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: *Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, p. 60-83, 2009.

MCLANE, Yelena; KOZINETZ, Nadya. Spatiality, experiences, and the formation of place attachment at campus student life centers. *College Student Journal*, vol. 53, no. 1, p. 78-98, 2019.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Phénoménologie de la perception*. Paris: Éditions Gallimard, 1945.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar (1976). In NESBITT, Kate. *Uma nova agenda*. SP: Cosac & Naify, 2006. Capítulo 9, p. 443-460.

OLIVEIRA, Yanka; FERREIRA, Angela; MEDEIROS, Renato. Espaços de convivência e sua influência na vida universitária: um estudo do Centro de Tecnologia da UFRN. In: VI ENANPARQ, Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brasil. *Anais...*, p.1168-1186, 2021.

OSORIO, Emil. In-between spaces in Antofagasta: relationship of architecture with its context. *Revista AUS*. p.10-13, 2012.

PINE, Joseph; GILMORE, James. *The experience economy: work is theatre and every business a stage*. Boston: Harvard Business School Press, 1999.

POPENICI, Stefan; BREW, Angela. Reading Walls on University Corridors. In: VICARS, M.; MCKENNA, T. (org.). *Discourse, power, and resistance Down Under*. Rotterdam: Sense Publishers, p. 145–156, 2013.

RAMU, Velusamy; TAIB, Nooriati; AZIZ, Nor. Evaluating the affordance of transitional space as social learning space at polytechnic. In: Proceedings... 4th International conference on rebuilding place, 2019, p.133-143.

RIDDLE, Matthew; SOUTER, Kay. Designing informal learning spaces using student perspectives. *Journal of Learning Spaces*, v. 1, n. 2, p.1-8, 2012.

SALAMA, Ashraf. When good design intentions do not meet users expectations: exploring Qatar university campus outdoor spaces. *Archnet-IJAR: International Journal of Architectural Research*, v. 2 n. 2, p. 57-77, 2008.

SARMENTO, Bruna. *A qualidade ambiental de espaços livres em campi: Um estudo na UFPB e UFRN sob a ótica da Avaliação Pós-Ocupação*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2017.

SARMENTO, Bruna; COSTA, Angelina; ELALI, Gleice. O papel do sistema de espaços livres para a qualidade de vida em campus universitário: um estudo no campus I da UFPB. In: COSTA, Angelina; SILVA, Milena; SILVEIRA, José Augusto. (Org.). *Qualidade de vida na cidade: lugares e suas interfaces intraurbanas*. João Pessoa: AB Editora, 2016. Capítulo 2, p. 44-78.

SCOPEL, Vanessa. Espaços de transição: o elo conector entre o edifício e a cidade. In: *VIII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo*, 2016, Anais... Barcelona: DUOT, 2016.

SEAMON, David. Place, place identity and phenomenology. In: CASAKIN, Hernan; BERNARDO, Fatima. (Eds). *The role of place identity in the perception, understanding and design of the built environment*. London: Bentham Science Publishers, 2012. Capítulo 1, p. 3-21.

SHAH LAEI, Alireza; MOHAJERI, Marzieh. In-Between Space, Dialectic of Inside and Outside in Architecture, *International Journal of Architecture and Urban Development*, Vol.5, n.3, p. 73-80, 2015.

SIDDAWAY, Andy; WOOD, Alex; HEDGES, Larry. How to do a systematic review: a best practice guide for conducting and reporting narrative reviews, meta-analyses, and meta-syntheses. *Annual Review of Psychology*, vol. 70, n. 1, p. 747-770, 2019.

SILVEIRA, Ana Lucia; COSTA, Isadora; CARVALHO, Romulo. Análise de pós-ocupação de áreas de convívio em ambientes universitários. In: *XVI Encontro Nacional De Tecnologia Do Ambiente Construído*. Anais... São Paulo, 2016, p. 3374-3387.

SITTE, Camillo. *City planning according to artistic principles*. New York: Random House, 1965.

SOARES, Isabelle; WEITKAMP, Gerd; YAMU, Claudio. Public Spaces as Knowledgescapes: Understanding the Relationship between the Built Environment and Creative Encounters at Dutch University Campuses and Science Parks. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020, p. 1-30.

SOUZA, Natalya. The space 'in-between': the relationship order-chaos and the creativity of senior students of Architecture. *Excursions Journal*, v. 10, p. 99-122, 2020.

STRANGE, Carney; BANNING, James. *Designing for learning: Creating campus environments for student success*. San Francisco: Jossey-Bass, Wiley Periodicals, 2015.

TAYLOR, Anne; VLASTOS, George. *School Zone*. Learning environments for children. Corrales, New Mexico: School Zone Inc., 1983.

TOSCANI, Chiara. *Le Forme del Vuoto spazi di transizione dall'architettura al paesaggio*. Milano, Maggioli Editore, 2011.

TOURINHO, Ana Clara; BARBOSA, Sabrina; GÖÇER, Özgür; ALBERTO, Klaus. Post-occupancy evaluation of outdoor spaces on the campus of the Federal University of Juiz de Fora, Brazil. *Archnet-IJAR: International Journal of Architectural Research*, v. 15, n. 3, p. 617-633, 2021.

TRIGUEIRO, Edja. Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. In: NEWTON JÚNIOR, Carlos (Org.) *Portal da memória: Universidade Federal do Rio Grande do Norte 50 Anos (1958-2008)*. Brasília, DF: Senado Federal, p. 45-72, 2008.

VAN DER HAM, Sander; VAN ULDEN, Eric. Zonas híbridadas tornam as ruas pessoais. In: KARSSENBERG, Hans et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. Capítulo 26, p. 144-149.

VAN EYCK, Aldo. Steps toward a Configurative Discipline. *From Forum* 3, p. 81- 93, 1962.

WINNICOTT, Donald. *Transitional Objects and Transitional Phenomena - A Study of the First Not-Me Possession* 1. *Int. J. Psycho-Anal.*, p. 89-97, 1953.

WU, Xianfeng; OLDFIELD, Philip; HEATH, Tim. Spatial openness and student activities in an atrium: A parametric evaluation of a social informal learning environment. *Building and Environment*, n. 182, p. 1-14, 2020.

ZENGEL, Rengin; KAYA, Ilkim. Post Occupancy Evaluation of Shared Circulation Spaces of the Faculty of Arts and Sciences of Dokuz Eylul University. *Archnet/IJAR*, vol. 5, n. 3, p. 58-80, 2011.

“SE O CEMITÉRIO NÃO EXISTISSE, TUDO SERIA O BAIRRO” O(s) territórios e a imaginação

“IF THE CEMETERY DIDN'T EXIST,
THE NEIGHBORHOOD WOULD BE IT ALL”
Territory and imagination

Luiza Signori¹ e Maurício Rossini dos Santos²

Resumo

Este trabalho aborda, a partir de outros autores, a questão do território, e da territorialidade, sob uma perspectiva que visa à autonomia. A discussão sobre essa categoria, nos auxilia na valorização da fala de uma moradora do bairro Euzébio Beltrão de Queiroz, na cidade de Caxias do Sul, que carrega a ousadia de imaginar um território, e, portanto, uma territorialidade outra, avessa ao discurso *standardizado* do planejamento urbano praticado pelo estado. Considera-se a importância do ousado exercício de imaginar outras dinâmicas espaciais, outras dinâmicas de vida. A fala da moradora nos chama para a construção de espacialidades outras.

Palavras-chave: território, territorialidade, planejamento urbano, imaginação.

Abstract

This paper addresses, based on other authors, the issue of territory, and territoriality, from a perspective that aims autonomy. The theoretical discussion relates to an empirical experience that occurred during an university's extension project in Euzébio Beltrão de Queiroz neighborhood, Caxias do Sul. The experience being a resident's speech that allows us to imagine the possibility of another territoriality, averse to the standardized discourse of urban planning practiced by the state. The importance of the courage it takes to exercise imagining other spatial dynamics, other life dynamics in face of the crisis in which urban planning finds itself is considered. The resident's speech calls us to the construction of other spatialities, to (im)possible imaginations.

Keywords: territory, territoriality, urban planning, imagination.

Uma introdução

A partir de uma concepção decolonial, “periférica” e latino-americana, podemos pensar território como que expressão de múltiplas territorialidades o que exige que se leve em consideração, muito além de seus aspectos materiais e utilitários — seu aspecto normativo —, aspectos do vivido, do praticado, elementos simbólicos e também os afetos. Assim sendo, a mobilização do conceito de território torna-se indispensável à busca por autonomia e, portanto, sua compreensão, nesse contexto, tanto para grupos hegemônicos, quanto para grupos subalternizados, ganha ainda mais importância (HAESBAERT, 2021). Para além do que Haesbaert (2021) chama de “territorialização normativa” — ações e políticas públicas estatais que incidem sobre o território — há uma “territorialização vivida” — práticas cotidianas de pessoas e grupos que buscam dar sentido à “realidade”. Vale lembrar que, o conceito é um dos mais submetidos a tentativas de redefinição, nas últimas décadas (SOUZA, 2016).

Haesbaert (2004, p. 1) menciona que, desde o princípio, “território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto de *terreo-terror* (terror, aterrorizar)”, ou seja, existe uma dimensão de dominação da terra que remete ao terror, ou ao medo. Sendo assim, quando tratamos de território — e por consequência, de territorialidade(s) — a dimensão que se apresenta em primeiro plano é a do poder, ainda que a dimensão simbólico-cultural tenha influência nessas relações. Entendemos aqui, poder não apenas como algo constituído de forma heterônoma, mas também as demais formas de poder que tensionam o poder heterônomo a partir de uma construção de poder popular, pautada na busca por autonomia dos agrupamentos humanos.

Qual é o papel do planejamento urbano frente a esses tensionamentos? De que forma o planejamento, enquanto prática, tensiona ou se coloca à disposição da “ordem” posta? Segundo Mirafab (2016), o planejamento moderno encontra-se em crise, e mesmo quando se anuncia como que estando a serviço dos interesses públicos, não raro se coloca a serviço de interesses privados. Dessa forma, a autora aponta para o que ela chama de *planejamento insurgente* como alternativa na busca de outros caminhos possíveis para o futuro, um futuro em que não se negligencie os conflitos e tampouco as diferentes vivências e espacialidades. Portanto, em nossas reflexões é preciso que, antes de pensarmos o mundo em sua complexidade e, a partir daí, observarmos os diversos lugares e territórios que o compõem, primeiramente, os observemos a partir do olhar de quem neles habita, para aí sim olharmos para o todo, que é construído cotidianamente pela dialética relação entre os humanos e o mundo (NOGUEIRA, 2014, p. 24).

Certeau (1996, p. 171), nos diz que os praticantes ordinários das cidades transitam pelo espaço e que seu corpo “[...] obedece aos cheios e vazios de um ‘texto’ urbano que escrevem sem poder lê-lo”. Nesse contexto, no qual se entende a urgência e a importância de voltar o olhar para as práticas sócio-espaciais — para o território vivido — e, portanto, para os sujeitos que “escrevem” a cidade com suas “práticas ordinárias” e seus relatos — seus corpos — o presente texto tem por objetivo avaliar os impactos da territorialização normativa — que constrói narrativas e ideias de lugar pensadas, ou impensadas, através de uma visão espacial hegemônica, altamente, normalizante e pautada por uma falsa ideia de consenso — partindo de uma reflexão proposta por uma moradora do bairro Euzébio Beltrão de Queiroz, localizado na cidade de Caxias do Sul, RS. Além disso, refletir, a partir de um referencial teórico sobre território/ territorialidade(s) e sobre como a imaginação pode se tornar ferramenta na construção de outras territorialidades possíveis.

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional — PROPUR-UFRGS; Voluntária no TaliesEM — Escritório Modelo de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Caxias do Sul.

² Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Geografia — POSGea-UFRGS.

Território(s) e territorialidade(s)

O território, numa perspectiva anglo-saxônica, é visto de forma essencialmente tecnicista, utilitária e estatal. Em contraposição, as geografias latino-americanas, se pensarmos nas obras de autores como Milton Santos, Carlos Walter Porto-Gonçalves e Rogério Haesbaert, apresentam o território como dimensão do cotidiano, tendo reconhecidos aspectos simbólicos, e até afetivos, que escapam a uma abordagem positivista e tecnicista. Ressalta-se aqui o caráter múltiplo que o território obtém nessa visão latino-americana, sendo amplamente utilizado como categoria de análise — a fim de compreender a “realidade” — como categoria da prática — reconhecendo o território como vivido e praticado pelas pessoas e grupos — e como categoria normativa — ações estatais e políticas públicas que incidem sobre o território (HAESBAERT, 2021).

Nesse sentido, o território passa a ser entendido como instrumento político e estratégico, tanto para a dominação hegemônica, quanto para a ação de grupos subalternizados em suas lutas por território. Luta por território que se relaciona a uma busca por autonomia³, exemplo disso é a conclusão a que chega o Primeiro Encontro de Povos Indígenas em Quito de que sem “governo índio e sem controle dos territórios não há autonomia” (PAJUELO, 2007, p. 133, citado por SVAMPA, 2016, p. 104). Ou seja, numa perspectiva decolonial, latino-americana, “quem diz autonomia diz também território, o qual se refere a um conjunto de dimensões (espacial, econômica, simbólica e cultural)” (SVAMPA, 2016, p. 105, citado por HAESBAERT, 2021, p. 268). Além disso, como nos lembra Haesbaert, em a natureza do espaço, Milton Santos afirma que “cultura e territorialidade são, de certo modo, sinônimos” (SANTOS, 1996, p. 61, citado por HAESBAERT, 2021, p. 272). Assim, o território se apresenta como indispensável tanto para a cultura quanto para a autonomia.

Nesse contexto, em que o território é visto para além de suas qualidades materiais, incluindo sua dimensão normativa, vivida, praticada e simbólica, sendo assim indispensável à cultura e à autonomia, o controle do território ganha ainda mais importância, afinal, dessa forma, controlar o território é também controlar a autonomia dos diversos povos e grupos e também suas culturas. Assim, uma das questões centrais na atualidade, segundo Porto-Gonçalves, (2002) “[...] diz respeito, exatamente, às novas grafias da terra, aos novos limites territoriais e, como a definição de limites é a própria essência da política, é toda a questão dos protagonistas que está em jogo” (PORTO-GONÇALVES, 2002, p. 309). Para o autor, o ato de grafar a terra, de estabelecer limites, não está apenas associado ao Estado — territorialização normativa — mas também às pessoas que buscam dar sentido à vida “geografando” por meio de suas práticas — territorialidade vivida. Certeau (1996), corrobora com essa visão quando fala dos “praticantes ordinários-as da cidade”, os caminhantes, pedestres que com suas práticas cotidianas, seus relatos, “escrevem” a cidade, realizam “operações de demarcação” e assim, também estabelecem fronteiras — limites — ora como pontes, ora como muros, a depender do que a fronteira “diz” (CERTEAU, 1996).

Assim, podemos ponderar que, se pensarmos a territorialidade, e, portanto, território como Certeau pensa lugar — afinal de contas são categorias que se aproximam de alguma forma — como esse espaço de relatos, que é atravessado pelos corpos, mas

³ Importante aqui, fazer observação sobre que projeto de autonomia falamos. Destacamos, portanto, como Souza (2017, p. 311) ao se referir ao projeto de autonomia defendido por Castoriadis que, “não há indivíduos autônomos, em qualquer sentido politicamente digno de nota, sem uma sociedade autônoma — e *vice-versa*”. Tal autonomia coletiva, “se fundamenta em instituições que permitam, justamente, que venham a existir indivíduos autônomos, livres e educados para a liberdade — e que animem e defendam essas instituições” (p. 312). Ou, “educados para amar a própria liberdade e a dos outros” (CASTORIADIS, 1975, citado por SOUZA, 2017, p. 312).

também os atravessa, as práticas cotidianas não só “escrevem” a cidade, mas, ao “ler” o que “escrevem”, “reescrevem” a si. Quando Wacquant cita Bourdier em Corpo e Alma, menciona que “aprendemos pelo corpo” e, portanto, “a ordem social inscreve-se no corpo por meio desse confronto permanente, mais ou menos dramático, mas que sempre abre um grande espaço para a afetividade” (2002, p. 12). É esse espaço da afetividade, de territórios que se formam — e, para tal, formam relações de poder — a partir do simbólico, dos afetos, que Haesbaert e Carlos Walter defendem como alternativa a um território normativo, calcado na funcionalidade.

Em uma das falas de “E se Obama fosse Africano”, Mia Couto (2011, p. 13) destaca: “[...] como critérios hoje dominantes desvalorizam palavra e pensamento em nome do lucro fácil e imediato”. A partir do que fala Certeau, das práticas que “escrevem” a cidade, podemos pensar que o planejamento estatal, que cria territórios normativos, “em nome do lucro fácil e imediato” desvaloriza as palavras com que “escreve” a cidade. Ao criar espaços *standardizados*, ignora as diferentes espacialidades e as possibilidades narrativas. Da mesma forma que, “as línguas servem para comunicar. Elas não apenas ‘servem’. Elas transcendem essa dimensão funcional. Às vezes, as línguas fazem-nos ser.” (COUTO, 2011, p. 13). A cidade também tem esse papel, de comunicar o discurso de quem a produz, mas também, em diferente intensidade, de quem à reivindica, pois, as territorialidades estão constantemente sob tensão. A principal tensão entre territorialidades se mostra entre a lógica hegemônica — altamente heterônoma — e as lógicas ou saberes subalternizados — essas, geralmente, apontam para práticas territoriais mais autônomas —, onde estão em contraposição os interesses coletivos/comunitários frente aos interesses privados (HAESBAERT, 2021).

Faranak Miraftab (2016, p. 365), afirma que o planejamento urbano está se confrontando com sua própria crise de identidade e legitimidade, ligada a uma crise global e do capitalismo, demonstrando o que a autora chama de “esquizofrenia” da profissão, decorrente da falsa ideia de que o urbanismo serve ao bem público “O planejamento urbano enquanto uma profissão, se auto enaltece por atender ao bem público, mas os planejadores profissionais frequentemente encontram-se a serviço do bem privado”. Isso também revela as tensões territoriais imbricadas no planejamento, essa profissão que deveria trabalhar pela garantia de direitos e pelo bem público, mas se vê entregue ao bem privado. Essas contradições e falsas promessas do planejamento hegemônico geram injustiças sociais — expulsões, espoliações, etc — e agravam as desigualdades sócio-espaciais. Como alternativa ao planejamento hegemônico, Miraftab (2016) fala da necessidade de rompimento dos postulados que conduziram à crise e da urgência em buscarmos um outro planejamento. Para isso, há que se reconhecer as práticas para além daquelas sancionadas pelo Estado e pelo poder corporativo. Nesse sentido, o *planejamento insurgente*, ou *planejamento conflitivo* se mostra um caminho possível “[...] recorrer às práticas subordinadas, amadurecidas, em movimentos anticoloniais e anticapitalistas” (2016, p. 364).

Assim, entendendo o território como dimensão do cotidiano, essencial à autonomia, e tendo em vista a crise em que o planejamento se encontra, suas contradições e falsas promessas, como romper com a lógica hegemônica enraizada no planejamento estatal e corporativo dominante? É uma questão que não se tem pretensão de responder nesse texto, mas talvez instigar o olhar para essas outras práticas de planejamento que se apresentam pelo conflito, pela quebra da falsa ideia de consenso, pelos-as “praticantes ordinários-as da cidade”. Instigar o olhar para o afeto, para o que escapa à materialidade e permeia as representações sociais e a subjetividade dos corpos. Pois se, como já citado anteriormente, “Às vezes, as línguas fazem-nos ser. Outras, [...] elas fazem-nos deixar de ser” (COUTO, 2011, p. 13-14). Miraftab (2016), nos diz que é urgente descolonizar a imaginação, “imaginar o inimaginável” para tentar construir outro futuro. Krenak (2019), por sua vez, nos apresenta a potência da subjetividade

e do sonho como possibilidade de adiar o fim do mundo. Quem sabe imaginando, sonhando, buscando não mais ser, mas deixar de ser, não sejamos capazes de encontrar um outro caminho?

Para isso, para que seja possível buscar esse outro caminho, é importante lembrar que, em se tratando de território, a dimensão que se apresenta em primeiro plano — ainda que, como vimos anteriormente, diversas outras dimensões produzem impacto na territorialidade posta — é a dimensão do poder. Souza (2016, p. 87), diria que, para entendermos determinado território, a pergunta a ser feita é: “quem domina, governa ou influencia quem nesse espaço, e como?” Ou seja — e de forma alguma defendemos qualquer caráter determinístico do espaço —, as dinâmicas de poder influenciam, em diferentes graus e intensidades, as relações sociais que configuram territórios, e/ou territorialidades. Mas, é preciso ponderar que poder não se restringe a sua forma heterônoma, como o poder estatal ou o poder corporativo exercido pelos que ditam os ritmos do capital. Tampouco, é o poder uma “coisa”, que possa ser armazenado ou possuído. Segundo Hannah Arendt (1985, p. 24):

O “poder” corresponde à habilidade humana de não apenas agir, mas de agir em uníssono, em comum acordo. O poder jamais é propriedade de um indivíduo; pertence ele a um grupo e existe apenas enquanto o grupo se mantiver unido. Quando dizemos que alguém está “no poder” estamos na realidade nos referindo ao fato de encontrar-se esta pessoa investida de poder, por um certo número de pessoas, para atuar em seu nome. No momento em que o grupo de onde originara-se o poder (*potestas in populo*, sem um povo ou grupo não há poder) desaparece, “o seu poder” também desaparece.

Assim, “Arendt não deixa dúvida de que o poder existe apenas no âmbito da ação” (1983, p. 212, citado por SOUZA, 2017, p. 313). E tal fenômeno é facilmente observado no cotidiano. Certos agrupamentos de moradores de um determinado bairro ao reunirem-se em torno de um interesse comum, como o calçamento de uma via, a implementação de saneamento básico, a reivindicação de ampliação de uma linha de transporte coletivo, adquirem poder — um poder não heterônomo — pelo tempo em que durarem suas articulações. Porém, se ao conquistarem o que demandam o grupo se dispersa, tal poder construído de forma autônoma e que, a sua maneira, gera frutos, desaparece junto com a união que o configurava. Arendt relaciona outros conceitos ao poder, como é o caso de *vigor*, *força*, *autoridade*, e principalmente *violência* (SOUZA, 2017). Segundo a autora, “embora sejam fenômenos distintos, [violência e poder] geralmente apresentam-se juntos” (ARENDR, 1985, p. 28).

Elsa Dorlin (2020) em *Autodefesa: uma filosofia da violência*, defende a importância do cuidado e da afetividade nos processos de resistência dos corpos, no processo de autodefesa dos subalternizados. Podemos estabelecer essa relação de afetividade presente na territorialidade ao processo de autodefesa espacial dos povos que se contrapõem ao planejamento heterônomo, na construção de alternativas que visam maior autonomia. Sidarta Ribeiro (2020), em *live* do Boletim do Fim do Mundo⁴, aponta que, por contradição, o capital — que tem em muitas das invenções que garantiram seu desenvolvimento, o sonho como um oráculo da possibilidade — expurga do ambiente social o sonho, como algo não digno de atenção dentro do debate social, inclusive no ambiente científico o sonho é relegado a lugar nenhum. Da mesma forma, o autor afirma que tal fenômeno está intimamente ligado a nossa falta de capacidade de imaginar as consequências dos nossos atos enquanto humanidade, e por conseguinte, reduz as

possibilidades de imaginarmos um sistema sócio-espacial outro.

Se, como já citado anteriormente, Krenak (2019) aposta na potência da subjetividade e do sonho para adiarmos o fim do mundo, Carlos-Walter afirma que “há uma batalha pela descolonização do pensamento que a recuperação do conceito de território talvez possa contribuir” (2006, p. 161). Quem sabe um futuro menos injusto e desigual passe por nos permitirmos imaginar outras maneiras de viver em sociedade, de perceber as muitas outras territorialidades, a partir de formas menos heterônomas de planejamento, que levem em conta o conflito e as práticas insurgentes, que, segundo Miraftab (2016, p.368),

perfazem uma ruptura ontológica não por almejarem uma fatia maior da torta, mas por desejarem um outro tipo de torta - uma torta ontologicamente distinta. [...] não buscam por inclusão através de uma melhor representação [...]; mas buscam a inclusão autodeterminada, na qual os direitos das pessoas são reais e praticados.

Para buscar esse “outro tipo de torta” — ou os muitos outros tipos — há que se buscar, também, um outro tipo de urbanismo, há de se permitir outras práticas, mais atentas e alinhadas não aos interesses do mercado e do capital, mas que comporte o tempo da vida. É nesse sentido que o próximo item busca relacionar as questões até então aqui discutidas, com uma experiência prática vivenciada em uma atividade de extensão universitária.

Territorialidade normativa, territorialidade vivida e a imaginação

Como vimos, a dimensão do poder é a que se apresenta em primeiro plano ao tratarmos de território. Assim, o território é “antes relações sociais projetadas no espaço do que espaços concretos” (SOUZA, 2016, p. 96), relações sociais que utilizam um substrato espacial material como referência. Admitir que o território, como projeção espacial das relações de poder não deve se confundir com o substrato ao qual se referencia, não significa que se possa compreender, ou investigar territórios sem que se considere o substrato espacial material do espaço social. Souza, sugere que entendamos território como um “campo de força”, que se projeta sobre o espaço social, mas não se confunde com ele (SOUZA, 2016).

Se pensarmos as relações de poder como processos em constante tensionamento, veremos que esses “campos de força” — que são projeção das relações de poder e, portanto, “só existem enquanto durarem as relações sociais das quais eles são projeções espacializadas” (SOUZA, 2016, p. 89) — não são “estanques” e, por isso, seus limites podem ser modificados conforme se modifiquem as relações de poder — entendendo que nem o poder, nem a definição de limites são frutos de uma ação única e “de cima para baixo”. No âmbito do território, enquanto categoria de análise, Haesbaert, citando Porto-Gonçalves, fala da necessidade de superar a lógica dicotômica, a “lógica do isto ou aquilo e, definitivamente, aceitarmos as lógicas relacionais, plurais e que apontemos para territorialidades de outros tipos” (2013, p.182 citado por HAESBAERT, 2021, p. 284). É dentro dessa concepção, a de que são múltiplas e plurais as relações que conformam os territórios, e por entender a importância de olhar para outras práticas de espaço, em busca de outras territorialidades, que nos voltamos agora para a discussão em torno da fala de uma moradora de uma das comunidades periféricas — periferia do centro — da cidade de Caxias do Sul, Rio Grande do Sul.

⁴ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Ss-DOCWv-qc&t=2847s>>



A fala em questão se deu em uma atividade de extensão universitária em que a comunidade do bairro Euzébio Beltrão de Queiróz — uma das primeiras periferias da cidade —, vulgarmente chamada de “Zona do Cemitério”, demandou a realização de ações em seu Centro Cultural, pois na época o espaço encontrava-se ocioso. O curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Caxias do Sul foi um dos cursos a realizar ações com os moradores da vila — “vila” é o termo mais ouvido quando os moradores se referem ao bairro. As atividades, conduzidas pelo TaliesEM - Escritório Modelo de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Caxias do Sul, tiveram início na metade do ano de 2016 e se desenvolveram até início de 2018. Os encontros eram quinzenais — o que possibilitou a criação de vínculos de confiança e afeto entre o grupo. Em uma das atividades, ao discutir sobre a história da vila, enquanto construía-se em conjunto uma linha do tempo, uma das moradoras, que se chama Paula, comentou: “se o cemitério não existisse, tudo seria o bairro”. A potência dessa fala permite que muitas questões sejam levantadas. Ainda que entendamos que se trata da visão de uma moradora em especial, não podendo automaticamente ser estendida como uma reflexão que represente todos as moradores-as do bairro, a força imaginativa da fala dessa moradora nos dá subsídio para, em alguma intensidade, avaliar como a territorialização normativa impacta o território vivido e como a imaginação pode ser ferramenta na transposição de limites impostos por essa territorialização normativa.

O Euzébio Beltrão de Queiróz (figura 1) é uma das comunidades periféricas mais antigas da cidade. O início de sua ocupação é impreciso, segundo o jornal Pioneiro⁵ de 15 de junho de 1985, as ocupações teriam iniciado por volta de 1920, já segundo Wiggers et. al (2010), a ocupação do bairro teria iniciado em 1940. A vila se desenvolveu ao lado do Cemitério Público Municipal, construído em 1911. No início da ocupação a divisão entre o que era bairro e o que era cemitério não existia. Alguns moradores relatam diversas brincadeiras de infância nos túmulos, outros, o medo e o receio provocados pela presença do cemitério. Posteriormente, foi construída uma cerca viva dividindo o bairro do cemitério, e, na década de 1960, o cemitério, que já não comportava a demanda da cidade e precisava de mais espaço, avançou sobre o território da vila — que até então ocupava uma área de 3,5ha, abrigando 201 habitações e teve sua área reduzida

⁵ O Jornal Pioneiro é, atualmente e há algum tempo, o principal veículo de comunicação da mídia tradicional da cidade.

a 2,5ha, sendo que na década de 1980 o bairro já abrigava 246 habitações, o que demonstra um processo de densificação. (SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E AÇÃO SOCIAL, 1984) Além disso, o território do Beltrão está limitado, do outro lado, pelo estádio de futebol do S.E.R. Caxias (Sociedade Esportiva e Recreativa Caxias do Sul) e pela Rua Cristóforo Randon, recentemente alargada e asfaltada pela prefeitura municipal.

Esse episódio, do cemitério avançando sobre o território da vila, tirando diversas famílias de seus lugares de vida, mostra que, de certa forma, a morte de uns importa mais que a vida de outros. Raquel Rolnik (2015, p. 171) em seu livro “Guerra dos Lugares” ao discorrer sobre a “[...] trama complexa que define o lugar dos assentamentos populares nas cidades”, nos fala do constante “estado de indefinição” que a propriedade da terra desses espaços populares está submetida, principalmente pela ação do estado — territorialidade normativa. Haesbaert (2021, p. 278) aponta que, numa perspectiva latino-americana, o conceito de território surge, principalmente por meio do reconhecimento dos processos de desterritorialização que, nesse contexto específico está associado à “[...] ‘perda de controle’ sobre o espaço ou à precarização social dos grupos subalternos”. Tanto esse constante “estado de indefinição” da terra — e do território — dos espaços populares que nos aponta Rolnik (2015), quanto a “perda de controle” sobre o espaço em processos de desterritorialização indicada por Haesbaert (2021) parecem refletir no exemplo do cemitério que avança sobre o bairro, não só avança como apropria-se de — desterritorializa — e, portanto, incide diretamente na autonomia dos moradores — seja enquanto indivíduos, seja enquanto coletividade. Ainda para Haesbaert (2021), nessa outra perspectiva do território, sob um ponto de vista “periférico” e não mais eurocêntrico, a desterritorialização se vincula à exclusão.

Frente a tamanha desigualdade e precarização identifiquei ainda os processos de *contenção territorial* (Haesbaert, 2009 e 2014) em que se tenta, se não *confinar* os “precarizados” (vistos como indesejáveis), pelo menos *barrar e/ou conter* sua mobilidade e/ou proliferação em certos espaços. (HAESBAERT, 2021 p. 278/279 grifo nosso)

Esses processos de contenção territorial, em geral, são promovidos pela produção do espaço conduzida pelo estado e pelo mercado e partem de uma visão utilitarista do espaço social. São concebidos a partir de uma “visão de sobrevôo”, amplamente absorvida pelo planejamento urbano moderno, e sobre isso, Souza nos convida à reflexão:

Como adentrar os “mundos da vida” sem mergulhar na escala geográfica das casas, das praças, das ruas, das fábricas? Sem descer “à escala das pessoas amontoadas ao relento nas calçadas ou embaixo dos viadutos, à escala das celas e dos diversos espaços de uma penitenciária, à escala da faina diária dos ambulantes, à escala dos espaços do trabalho das prostitutas fazendo seu *trottoir* noturno?...” (SOUZA, 2007, p. 110, citado por SOUZA, 2016, p. 104)

Ainda, quando o planejamento moderno coloca os pés no mundo, o faz como o antropólogo de *anti-narciso* que “[...] vai lá simplesmente conferir se os outros sabem o que ele sabe, quando a questão de descobrir se os outros sabem o que ele não sabe, em geral, não lhe passa pela cabeça” (VIVEIROS DE CASTRO, 2010, não paginado). Mia Couto, nos fala que ao viajar pela savana de seu país encontra “gente que não sabe ler livros. Mas que sabe ler o seu mundo” (2010, p. 14). Milton Santos, (1999, p. 18), nos dirá, de outra forma, que “o território não é uma categoria de análise, a categoria de análise é o território usado”. Ou seja, é no cotidiano que as relações sócio-

NOTÍCIAS

OCORRÊNCIA

Homem é morto na Zona do Cemitério em Caxias do Sul

Na noite da segunda, um jovem de 17 anos foi morto a tiros na mesma região

HOMICÍDIO

Jovem é morto a tiros na Zona do Cemitério, em Caxias do Sul

Crime ocorreu na noite de sexta-feira

TENTATIVA DE HOMICÍDIO

Homem é baleado nas proximidades da zona do cemitério em Caxias do Sul

Volmir Ferreira Pereira, 40, precisou passar por cirurgia

CRIME

Jovem de 17 anos é morto a tiros na Zona do Cemitério, em Caxias do Sul

Homicídio ocorreu por volta das 22h30min da noite de segunda-feira

"A BM só aparece se a gente falar que tem morto aqui" diz morador durante protesto, em Caxias do Sul

20 de Nov. de 2021 ... De acordo com um morador que não quis se identificar, o fato do bairro se chamar Zona do Cemitério é o 1º de Maio, fez com que o ...

Homem é morto a facada após briga nas proximidades do restaurante popular de Caxias do Sul

6 de Nov. de 2021 ... Um homem, ainda não identificado, de aproximadamente 30 anos, foi morto com um golpe de faca na nuca desta quinta-feira (20) após uma briga ...

Após duas semanas, policial ferido durante perseguição em Caxias do Sul recebe alta

28 de Nov. de 2021 ... Os policiais abateram dois homens em uma motocicleta, quando tentaram fugir da Zona do Cemitério em direção ao bairro Kayser ...

Polícia prende suspeitos envolvidos em perseguição que deixou PM ferido em Caxias do Sul

12 de Nov. de 2021 ... Identificado como Dalmeir, 27 anos, ferido na tarde desta sexta-feira (12) na Zona do Cemitério, em Caxias do Sul ...

especiais se formam e se transformam. Entender esses espaços a partir da vivência, do olhar de seus usuários praticantes, é urgente para que possamos imaginar formas menos destrutivas de se fazer cidade.

Essa distância e esse descolamento com o cotidiano, com a realidade vivida pelos usuários praticantes de cidade que é verificada no planejamento moderno, pode ser percebida também nos discursos e narrativas construídas de “fora” para “dentro” das comunidades periféricas, por serem, usualmente, carregados de preconceitos e estigmas. Um exemplo disso, é a própria representação do bairro Euzébio Beltrão de Queiróz. Para além do impacto físico, o impacto subjetivo da presença do cemitério no bairro de Paula, pode ser percebido por meio das imagens de lugar construídas por quem não habita, e também não frequenta o bairro, geralmente, carregadas de preconceitos que ignoram a vida ali presente. A vila, mesmo tendo em seu território diversas iniciativas de educação através da arte e do esporte, e tendo criado em seu solo diversos artistas, muitos deles ativistas do movimento hip hop, frequentemente aparece nos jornais da cidade de forma estigmatizada. Em geral, o que vira notícia não são a arte e a cultura que se desenvolvem por lá, e sim a violência — que, geralmente, é resultado da exclusão sócio-espacial promovida pela lógica estatal de se produzir espaço. Importante observar, sobre isso, a forma como os veículos de imprensa (figura 02) se referem ao bairro. Lembremos, seu nome é Euzébio Beltrão de Queiróz e seus moradores se referem ao bairro como vila. Os veículos de imprensa da cidade, por sua vez, preferem se referir a ele como “zona do cemitério”, tornando, imageticamente, o cemitério a grande figura do bairro em detrimento de toda a vida que se desenvolve nesse território.

Voltando à fala de Paula, uma visão — ainda que específica — mas de quem vivencia o bairro e “grafa” aquela terra — e também território — todos os dias, que se forma a partir do território usado, da territorialidade vivida, completamente enredada à vida daquele lugar. Paula nos diz “se o cemitério não existisse, tudo seria o bairro”; ora, o cemitério é uma barreira murada que separa a vila do centro, o espaço opaco, do espaço luminoso (SANTOS, 2017), se o cemitério não existisse, o bairro seria a cidade, estaria integrado ao centro de outra maneira, permitindo conexões e acesso a outras possibilidades. Lembrando Mia Couto, Paula sabe ler seu mundo, e mesmo que “só” na imaginação, ela consegue ir para além das fronteiras do seu bairro, do seu lugar no mundo, para além de sua desterritorialização imposta, para além da vontade externa de contenção e precarização. Paula contraria tudo isso, contraria todo peso — físico e simbólico — que o cemitério tem naquele lugar e o imagina para além dele. De alguma forma ela faz o que Mirafab (2016) nos diz ser urgente “imaginar o inimaginável”. Quem sabe arquitetos e urbanistas possam ter a humildade de aprender com as muitas Paulas a ler

o mundo, mas a não se prender a ele. A ir além do que entendemos e julgamos saber, a experimentar o desconhecido, valorizando o que não entendemos e não tentando subjuga-lo e adaptá-lo aos limites do conhecimento ocidentalizado.

Vimos ao longo do texto territorialidades em tensionamento, de um lado temos uma narrativa dominante e a territorialidade normativa que se constrói de fora da vila, altamente estigmatizante, limitante, utilitarista e que pouco ou nada leva em consideração as dinâmicas territoriais do bairro. De outro, temos a territorialidade cotidiana — a vivida —, que, a partir do que sente no corpo, ousa imaginar uma espacialidade diferente, onde tudo pode ser o bairro, ou, dito de outra forma, o bairro pode ser um “tudo” possível. A potente fala de Paula, nos alerta para como é necessário um tanto de imaginação para o planejamento urbano. Segundo Certeau (1996), é a partir dos relatos — como o de Paula — que se atravessam as demarcações sagradas do planejamento urbano, é o relato que restitui a cidade ao domínio dos corpos. Segundo o autor (1996, p. 216) o relato é *delinquente*, não vive à margem, “mas nos interstícios dos códigos que desmancha e desloca”, e só existe enquanto movimento. Talvez seja possível considerarmos a ação imaginativa de Paula um ato de *delinquência*, um relato que abre possibilidade a outra territorialidade, que tira, de alguma forma, o território do sagrado planejamento urbano e o devolve ao comum, à escala do cotidiano dos seres humanos.

Considerações finais

Conforme nos diz Coelho (2009), não nos é possível imaginar uma metrópole, ou uma cidade, onde todos os seus trajetos estejam definidos ou onde todos os atalhos encontrem-se plenamente mapeados. A cidade é um organismo vivo, que a cada impacto individual, ou a cada série de impactos individuais, que atua sobre seus elementos fundadores modificando-os, se modifica (SANTOS, 1997). Tuan (2013, p. 128) nos diz que:

O meio ambiente construído define as funções e as relações. As pessoas sabem melhor quem elas são e como devem se comportar quando o ambiente é planejado pelo homem e não quando o ambiente é a própria natureza. Por último, a arquitetura “ensina”. Uma cidade planejada, um monumento ou até uma simples moradia pode ser um símbolo do cosmos. Na falta de livros e instrução formal, a arquitetura é uma chave para compreender a realidade.

Assim, podemos entender o planejamento como um limitador dos corpos no espaço, ao ponto que o que se dá fora dos planos deva, em um futuro, se enquadrar — ainda que minimamente — para ser considerado formal — ou passar a existir, do ponto de vista da urbanidade. E as formas e formatos espaciais das cidades podem significar de maneiras diferentes aos diferentes grupos que as disputam. Então, se o ambiente planejado se propõe a educar, imaginar outras formas de produzir espaço nos parece ainda mais urgente. Portanto, observar as micro-resistências que se imprimem no espaço e subvertem a lógica do capital — seja por se permitir sonhar com uma territorialidade outra, seja por romper os tempos impostos pela “ordem” hegemônica — nos ajuda a perceber a crise no planejamento urbano de nosso tempo, que nega as subjetividades e as construções simbólico-culturais de muitos/as outros/as que experienciam, formam e transformam seus territórios e portanto, também, a cidade.

— Mãe, porque não limpam essa praça? — perguntou a menina apontando para as paredes em volta. Confesso que fiquei surpreso, já que supunha uma simpatia quase natural entre as crianças e o

impulso ao rabisco, mais do que o impulso à limpeza. Pois bem, a real surpresa viria a seguir.

— Verdade, né filha? Deviam limpar essa sujeira — concordou a mãe que, certamente, não esperava a resposta seguinte.

— É, porque não tem mais espaço para ninguém rabiscar⁶

Essa história, contada por Coelho, em *Subjetividade Pixadora*, nos permite perceber que, a vontade de se imprimir no espaço é algo que ocorre até mesmo para uma criança. A fala de Paula, que mencionamos na seção anterior, carrega uma dimensão de apropriação e de vontade de pertencimento. Se por um lado “tudo seria o bairro”, diluindo o estigma que o cemitério imprime nesse território e o tornando mais próximo da vida que o habita, por outro, a reconexão com a cidade, diluiria o sentimento de exclusão que essa desconexão territorial proporciona.

Encerrando, destacamos a importância de, sempre que possível, aliarmos o conhecimento científico (em nosso caso, o território como categoria de análise) com o cotidiano e as “múltiplas vivências do território (o território como categoria da prática)” (HAESBAERT, 2021, p. 286). Soja (1993, p. 34), ao se referir a geografia humana crítica pós-moderna, menciona que ela “[...] deve continuar a se basear numa desconstrução radical, numa exploração mais profunda dos silêncios críticos dos textos, narrativas e panoramas intelectuais do passado [...]”. Porém, como ele mesmo menciona a seguir, a desconstrução não basta por si só, por mais efetiva que seja sua exposição dos silêncios críticos, deve vir acompanhada por uma reconstrução, ainda que provisória, e que se baseie nas exigências políticas e teóricas do mundo contemporâneo e que seja capaz de abranger as diferentes escalas do poder moderno.

Tirar a ciência do sagrado e devolvê-la ao profano, ou seja, restituí-la “[...] ao livre uso dos homens” (AGAMBEN, 2007, p. 65) — e mulheres —, parece ser uma tarefa urgente para que espaços menos injustos e desiguais possam ser reivindicados e, por conseguinte, construídos. É no território, e, portanto, o cientista deve se fazer presente nele, que os movimentos antagônicos à produção do espaço hegemônica se manifestam, através de micro-resistências aos processos de uniformização e espetacularização dos espaços, subvertendo a espaço-temporalidade capitalista e reivindicando, a partir da *práxis*, novas formas de se viver a espacialidade. Afinar nossos ouvidos para as reflexões cotidianas e nos permitir, a partir do exercício imaginativo, uma ciência mais criativa, que tensione o que está posto como possibilidade única, talvez seja um dos caminhos a se percorrer na busca por territórios com maiores graus de autonomia.

Referências

AGAMBEN, Giorgio. *Profanações*. São Paulo: Boitempo, 2007.

ARENDT, Hannah. *A condição humana*, 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1985.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*, vol. I – artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1996.

COELHO, Gustavo. *piXação: arte e pedagogia como crime*. 2009. 365 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade do Estado do Rio

⁶ Citação não datada e não paginada. Disponível em: <https://www.academia.edu/8022775/SUBJETIVIDADE_PIXADORA>

de Janeiro, Rio de Janeiro.

COUTO, Mia. *E se Obama fosse africano? : e outras interinvenções*. São Paulo: companhia das letras, 2011.

DORLIN, Elsa. *Autodefesa: uma filosofia da violência*. 1. ed. São Paulo: Ubu, 2020.

HAESBAERT, Rogério. *De categoria de análise a categoria da prática: a multiplicidade do território numa perspectiva latino-americana*. Clacso, 2021.

HAESBAERT, Rogério. *Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade*. Porto Alegre, setembro de 2004. Acesso em: 13/06/2022, disponível em: <<http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>>

KRENAK, Ailton. *Ideias para adiar o fim do mundo*. 1ª ed., São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

MIRAFTAB, Faranak. *Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano*. Recife: Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg. V. 18, N. 3, p. 363-377, 2016.

NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. *Percepção e representação gráfica: a geograficidade nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas*. Manaus: Edua, 2014.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Da Geografia às Geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades. In: CECENIA, Ana Esther e SADER, Emir. (org.) *A guerra infinita: hegemonia e terror mundial*. Petrópolis: Vozes, 2002.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, Milton. O território e o saber local: algumas categorias de análise. In: *Cadernos IPPUR*, ano XIII, nº 2, p. 15-26, ago-dez, 1999.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. 4. ed. EdUSP, 2017.

SECRETARIA MUNICIPAL DA HABITAÇÃO E AÇÃO SOCIAL. *Exposição fotográfica Euzébio Beltrão de Queiróz*. Caxias do Sul, 1984.

SOJA, Edward William. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Por uma Geografia Libertária*. 1 ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

SVAMPA, Maristella. *Debates Latino-Americanos*. Buenos Aires: Edhasa, 2016.

TUAN, Yi-fu. *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. Trad. Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. O Anti-Narciso: lugar e função da Antropologia no mundo contemporâneo. Em *Revista brasileira de psicanálise*. vol. 44, nº 4, p. 15-26. São Paulo, 2010.

WACQUANT, Loïc. *Corpo e alma: notas etnográficas de um aprendiz de boxe*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

WIGGERS, Monica Marlise; KORMANN, Tanice Cristina; ROBIANA, Luis Eduardo de Souza. *Evolução da ocupação urbana de Caxias do Sul e os assentamentos subnormais*. Porto Alegre: Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, 2010.

DISTRIBUIÇÃO SOCIOESPACIAL DE PRAÇAS URBANAS E OCORRÊNCIAS CRIMINAIS EM ESPAÇOS PÚBLICOS

SOCIO-SPATIAL DISTRIBUTION OF URBAN PARKS AND
CRIMINAL OCCURRENCE IN PUBLIC SPACES

Myllena Siqueira Santos¹, Larissa Letícia Andara Ramos² e
Luciana Aparecida Netto de Jesus³

Resumo

Um dos desafios das cidades contemporâneas é a manutenção da vida pública, ainda que seja um direito de todos, é também ameaçada pela violência urbana. Partindo do princípio de que fatores socioespaciais e do desenho urbano podem auxiliar na prevenção de ações criminosas e aumentar a sensação de segurança, o presente artigo analisa a relação entre a distribuição socioespacial de praças urbanas e incidências criminais nos espaços públicos, tendo como recorte o município de Vila Velha-ES. Após a contextualização temática, foram elaborados mapas da distribuição socioespacial das praças e mapas de densidade criminal em espaços públicos. Os resultados evidenciam uma fragmentação na distribuição das praças e alto índice de crimes violentos em áreas com ausência delas. As análises demonstram que a violência urbana, apesar de complexa, influencia e é influenciada pelo espaço urbano e, portanto, o planejamento das cidades deve considerar o desenho e a morfologia urbana.

Palavras-chave: espaços públicos, segurança pública, mapeamento, praças, vitalidade urbana.

Abstract

One of the challenges of contemporary cities is the maintenance of public life, although it is everyone's right, it is also threatened by urban violence. Assuming that socio-spatial factors and urban design can help to prevent criminal actions and increase the feeling of safety, this article analyzes the relation between the social-spatial distribution of urban parks and criminal incidences in public spaces, based on the city of Vila Velha – ES. After contextualizing the theme, maps of the socio-spatial distribution of the parks and maps of criminal density in public spaces were created. The results show a fragmentation in the distribution of the parks and a high rate of violent crimes in areas without them. The analysis demonstrates that urban violence, despite its complexity, influences and it's influenced by the urban space, and therefore, that city planning must consider the urban design and morphology.

1 Arquiteta e Urbanista e mestrandia em Arquitetura e Cidade pela Universidade Vila Velha (UVV). Colabora no Grupo de pesquisa "Paisagem Urbana e Inclusão" onde investiga temas envolvendo o espaço público, segurança urbana e a perspectiva de gênero.

2 Arquiteta e Urbanista. Doutora em Tecnologia e Projeto para Qualidade Ambiental na Arquitetura e Cidade. Professora do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo e do Mestrado em Arquitetura e Cidade da Universidade Vila Velha. Líder do Grupo de Pesquisa "Paisagem Urbana e Inclusão". Estuda projeto de espaços livres públicos, qualidade ambiental do ambiente Construído, Desenho Universal e Inclusão.

3 Arquiteta e Urbanista, doutora em Engenharia Civil pela Universidade de Minho. Professora do Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Vice-líder do grupo de pesquisa "Paisagem Urbana e inclusão". Investiga a qualidade socioambiental dos espaços públicos e sua relação com a cidade e a eficiência energética do ambiente construído.

Keywords: public spaces, public safety, mapping, parks, urban vitality.

Introdução

A cidade contemporânea vive um contexto de medo e insegurança que segundo Bauman (2009), o "estrangeiro" - entendido como o outro desconhecido – é percebido como uma possível ameaça. O autor afirma que a origem do problema está nos vínculos comunitários perdidos, pois o medo da violência urbana faz com que se perca a confiança no outro e questione suas intenções. Nesse contexto, a cidade também vai sendo transformada em virtude do aumento da violência e do medo, com o surgimento de novas morfologias que reproduzem características medievais e prisionais (LIRA, 2014).

Conforme aponta Bauman (2009), a sensação de medo contribui no agravamento da segregação socioespacial na medida em que grupos sociais mais elitizados distanciam-se dos mais pobres e excluídos, buscando "refúgio" em espaços vigiados e privativos, enquanto outras áreas são responsabilizadas pelo aumento dos crimes e seus moradores são discriminados. Um desses "refúgios" são os chamados "enclaves fortificados" (CALDEIRA, 1997) que são espaços privados - para morar, trabalhar e se divertir - confinados e com tecnologias de autoproteção. São demarcados e isolados por muros e grades, além de serem homogêneos socialmente. A autora enfatiza que os "enclaves fortificados" são espaços voltados para o interior que, além de ignorarem o contexto da cidade, rejeitam a vida pública ao permitirem que as pessoas evitem "interações indesejadas, movimento, heterogeneidade, perigo e imprevisibilidade das ruas" (CALDEIRA, 2011, p. 258-259). Tal arquitetura introspectiva reforça a desvalorização dos espaços públicos pois ignora o contexto da rua e promove a privatização dos espaços de lazer.

O espaço público tem papel fundamental na interação social que se concretiza no local democrático e acessível a todos, sem barreiras à participação social e com respeito ao convívio e ao debate (LIMA, 2006). Dessa maneira, os espaços públicos - tais como as praças e parque urbanos - são essenciais para a convivência entre pessoas de diferentes realidades, no entanto, para isso, é necessário que esses espaços sejam qualificados e seguros para que haja apropriação de diferentes grupos sociais.

Os espaços da cidade que não são ocupados tendem a ser mais inseguros pois "quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras" (JACOBS, 2013, p. 30). A autora, em seu livro publicado na década de 1960, realizou uma análise da relação entre segurança urbana e espaço público, com foco na "vigilância natural", ou seja, no monitoramento informal realizado pelas pessoas que frequentam um lugar. Jacobs (2013) discorre ainda sobre a importância da vitalidade urbana, da movimentação de pessoas em diferentes horários, da diversidade de usos e dos "olhos na rua", fatores esses que se relacionam com a vigilância natural proporcionada pelos edifícios e contato com a vizinhança.

Sobre as estratégias de segurança no espaço público, Newman (1996) defende a teoria do "espaço defensável", em que a delimitação entre público e privado é bem definida, assim como o controle social realizado pelos moradores para garantia da segurança pública. O autor diverge da opinião de Jacobs, ao ver um espaço movimentado como inseguro na medida em que este se torna permissivo ao anonimato e à ação do criminoso. Newman (1996) ainda afirma que para instaurar a segurança, o espaço deve haver limites físicos e o senso de comunidade latente, nessa conformidade.

Ainda analisando a correlação de espaço e segurança, Jeffrey (1971), na década de 1970, apresenta o conceito de CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*), que se traduz como a “Prevenção do Crime através do Desenho Urbano”. O conceito aborda características da arquitetura e do espaço urbano que contribuem para a redução de ações criminosas através da diminuição das oportunidades pautadas em quatro princípios: controle natural de acesso, vigilância natural, reforço territorial e manutenção do espaço público. Dessa maneira, Jeffrey (1971) reforça a ideia de Jacobs (2013) sobre a vigilância como inibidora da ação criminal, assim como a teoria de Newman (1996) de maior controle social e pertencimento do espaço público.

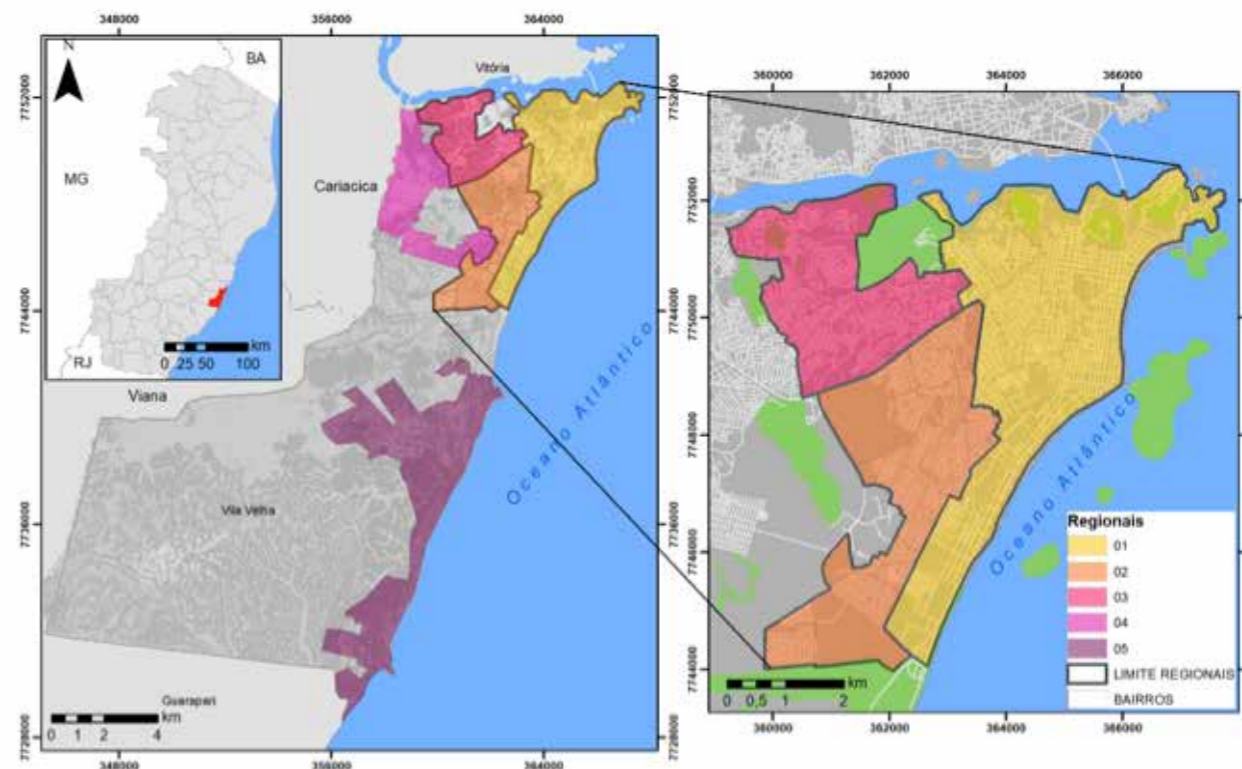
No Brasil, o conceito de “Prevenção do Crime através do Desenho Urbano” é definido por Bondaruk (2007, p. 71) como “todas as providências a serem tomadas, visando reduzir a probabilidade do acontecimento de delitos, através de modificações no desenho urbano, aumentando assim a sensação de segurança”. O autor analisa as precauções a serem adotadas no pós-delito para evitar a reincidência do crime. Em sua pesquisa, observou que a maioria dos infratores optam por ruas de menor fluxo de pessoas e com obstáculos à visão. Outra constatação relevante é que os moradores atribuem a atuação da vizinhança como mais determinante que a presença da polícia (BONDARUK, 2007).

Segundo a “Teoria das Janelas Quebradas” de Wilson e Kelling (1982), o problema da violência urbana também está na natureza humana e no desenvolvimento das relações sociais. Soares e Saboya (2019) enfatizam que o ambiente pode favorecer as ocorrências de ações criminosas, destacando que espaços públicos sem manutenção e com sinais de desordem e deterioração física transmitem sensação de insegurança e tendem a não ser utilizados pela população. Espaços com tais características resultam em ambientes mais vulneráveis a ações criminosas pois influenciam na percepção do criminoso sobre o controle social do espaço (SOARES; SABOYA, 2019).

Vale enfatizar que praças e parques auxiliam na promoção do bem-estar urbano, contribuindo para a interação social com pessoas de diferentes contextos e promovendo a manutenção da vitalidade urbana, requisito fundamental para a promoção da sensação de segurança, a partir da vigilância natural (JACOBS, 2013; GEHL, 2014). Cidades seguras são também cidades vivas, inclusivas e sustentáveis na medida em que possibilitam as trocas sociais, a mobilidade ativa e a vitalidade urbana nos espaços públicos. Diante dessas premissas e partindo do princípio que fatores socioespaciais e o desenho urbano podem auxiliar na prevenção de ações criminosas e aumentar a sensação de segurança, o presente artigo analisa a correlação entre a distribuição de praças e as incidências criminais nos espaços públicos das regiões mais centrais e adensadas do município de Vila Velha, estado do Espírito Santo. Visa, portanto, enfatizar como a presença de espaços públicos de qualidade, distribuídos no contexto urbano, podem auxiliar na prevenção de crimes e serem mitigadores da sensação de insegurança nas cidades.

Procedimentos metodológicos

O estudo é de natureza aplicada e abordagem quanti-qualitativa, desenvolvido a partir de quatro etapas metodológicas: 1) Contextualização da temática, 2) Levantamento de dados, 3) Mapeamento e 4) Correlações e análises. O recorte espacial considerou as regiões mais centrais e adensadas do município de Vila Velha- ES, são elas a Regional 1 - Grande Centro, Regional 2 - Grande Ibes e Regional 3 - Grande Aribiri. A partir de dados georreferenciados, referentes à distribuição socioespacial e de incidências criminais em espaços públicos - esses disponibilizados pela Gerência do Observatório de Segurança Pública, vinculado à Secretaria de Segurança Pública e



Defesa Social do Espírito Santo (GeOSP/SESP) - foram desenvolvidos, no *software* de geoprocessamento *ArcGis* (versão 10.3.1), mapas de calor, também conhecidos como mapas de densidade de Kernel, evidenciando as incidências criminais em espaços públicos. As análises consideram três categorias de crimes: 1) Homicídios e tentativas de homicídios, 2) Tráfico de drogas e 3) Roubos, furtos e tentativas. Teve como recorte temporal o intervalo de 3 anos (2016 a 2019), não incluindo o ano de 2017 devido à greve dos policiais militares ocorrida no estado do Espírito Santo, que descaracterizou o registro das ocorrências.

As incidências criminais foram correlacionadas com a distribuição espacial das praças e com a avaliação da qualidade socioambiental delas realizada a partir da aplicação da ferramenta de avaliação e classificação “QualificaURB”, desenvolvida pelo Grupo de Pesquisa “Paisagem Urbana e Inclusão”, uma parceria entre a Universidade Vila Velha e a Universidade Federal do Espírito Santo. A ferramenta “QualificaURB” avalia o espaço público da praça considerando quatro categorias: “Proteção e Segurança”, “Conforto e Imagem”, “Acessos e Conexões” e “Sociabilidade, Usos e Atividades”, com parâmetros de análise específicos que possibilitam atribuir classificações que variam de “insuficiente”, “regular”, “bom” à “ótimo”.

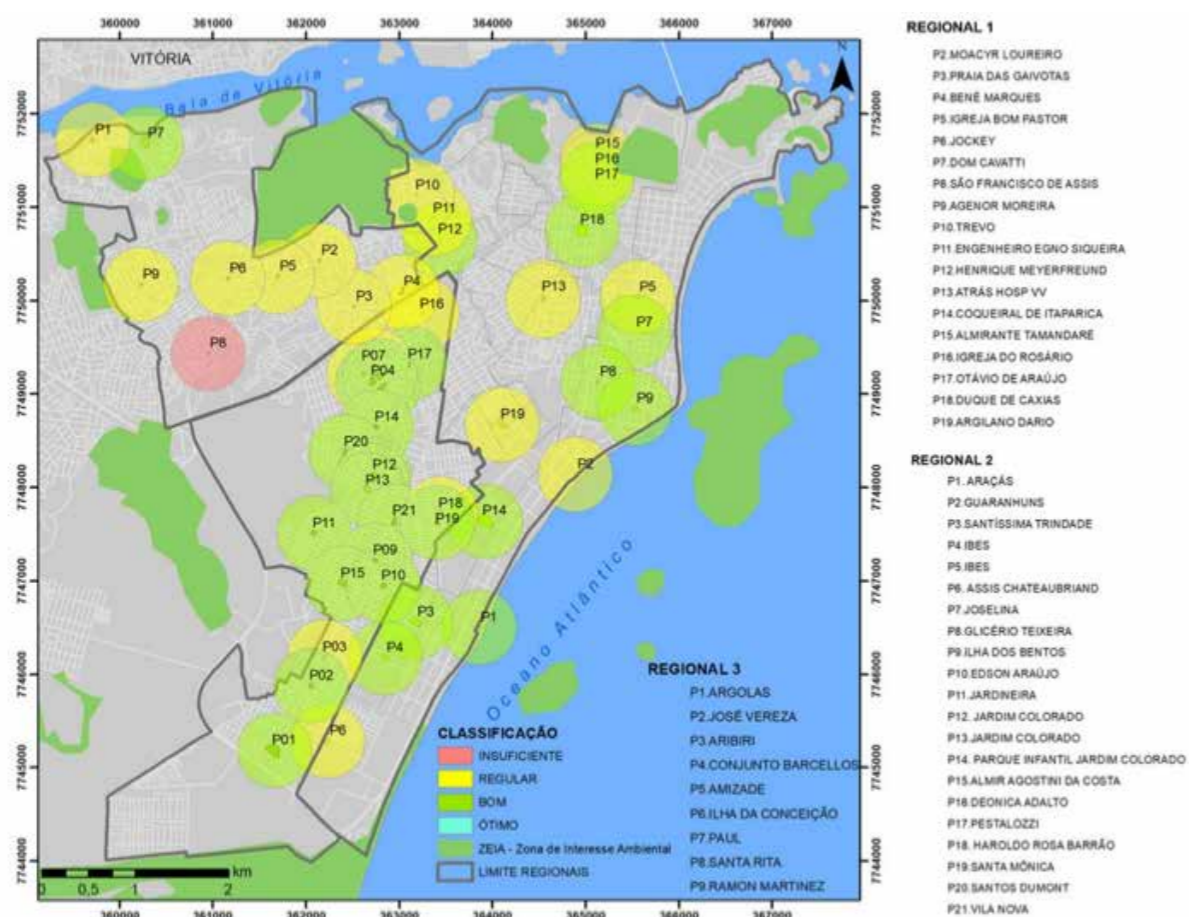
Caracterização da área de estudo

Vila Velha, situada no litoral do estado do Espírito Santo, é a cidade mais antiga do estado e a segunda mais populosa. Pertence a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) junto com a capital Vitória e os municípios de Serra, Cariacica, Viana, Fundão e Guarapari. É dividida em 5 regiões administrativas, sendo a Regional 1- Grande Centro, a Regional 2- Grande Ibes e a Regional 3 - Grande Aribiri, recorte deste estudo (destacadas na Figura 1), as mais adensadas e onde estão concentradas as principais atividades comerciais, culturais e institucionais do município.

As três regiões administrativas abrigam juntas cerca 285 mil habitantes, ou seja, aproximadamente 70% da população de Vila Velha (IBGE, 2010). A Regional 1 - Grande

Figura 1 – Mapa de localização do Município de Vila Velha e das regionais em estudo. Fonte: Desenvolvido pelas autoras no *software* ArcGis com base na Lei Municipal nº 4.707/2008 e dados georreferenciados da PMVV, ISUN e IEMA.

Figura 2 – Mapa da Distribuição Socioespacial e classificação das praças pela ferramenta “QualificaURB”. Fonte: Desenvolvido pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMVV, ISJN e IEMA e dados do IBGE (2010).

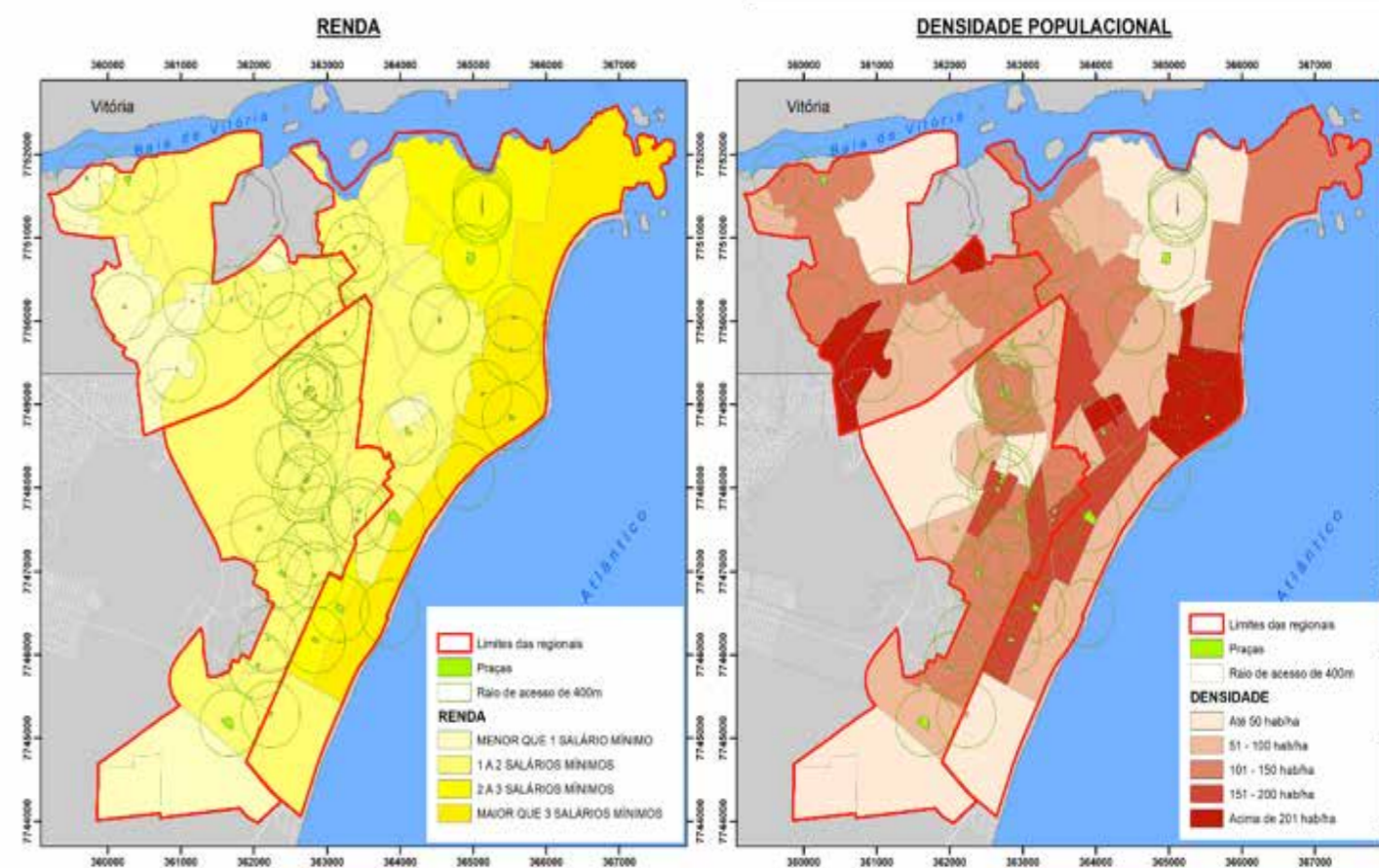


Centro possui significativa importância socioeconômica e cultural para o município. Concentra regiões mais verticalizadas e de maior interesse imobiliário, assim como marcos da paisagem natural e cultural tais como o Convento da Penha, a área verde do Morro do Moreno, o Sítio Histórico da Prainha e o Farol de Santa Luzia. A Regional 1- Grande Centro possui uma população de aproximadamente 147.279 habitantes, ou seja, cerca de 35% da população residente de Vila Velha (IBGE, 2010).

A Regional 2 - Grande Ibes, por sua vez, destaca-se pela área de interesse empresarial e ambiental. É uma das regionais do município com maior densidade populacional, além de apresentar bairros residenciais planejados e consolidados, datados da década de 1970. A Regional 3 - Grande Aribiri apresenta predominância residencial, mas também regiões de atividades terciárias, principalmente ligadas ao setor logístico e portuário. Sua ocupação iniciou-se nas décadas de 1950 e 1960, com a abertura da Avenida Carlos Lindemberg - um dos principais eixos de ligação entre os municípios de Vila Velha, Vitória e Cariacica. Ainda que seja caracterizada pela concentração de moradias subnormais em áreas alagadas e de alta declividade, a Regional 3 - Grande Aribiri possui potencialidades econômicas e ambientais.

Distribuição socioespacial das praças urbanas

Na pesquisa, foram mapeadas - a partir do Plano Diretor Municipal (VILA VELHA, 2018), imagens de satélites, e visitas locais - as Zonas Especiais de Interesse Público (ZEIPs) com infraestrutura de praças e área mínima de 450 m², conforme estabelecido por Jantzen (apud Cavalheiro; Del Picchia, 1992). A respeito da distribuição socioespacial das praças, verificou-se uma escassez e uma fragmentação na disponibilidade desses espaços, não atendendo toda a população das Regionais, com bairros com total ausência de praças e outros concentrando até 4 (quatro) praças, conforme ilustrados no mapa da Figura 2. Nota-se ainda uma maior concentração de praças em áreas centrais



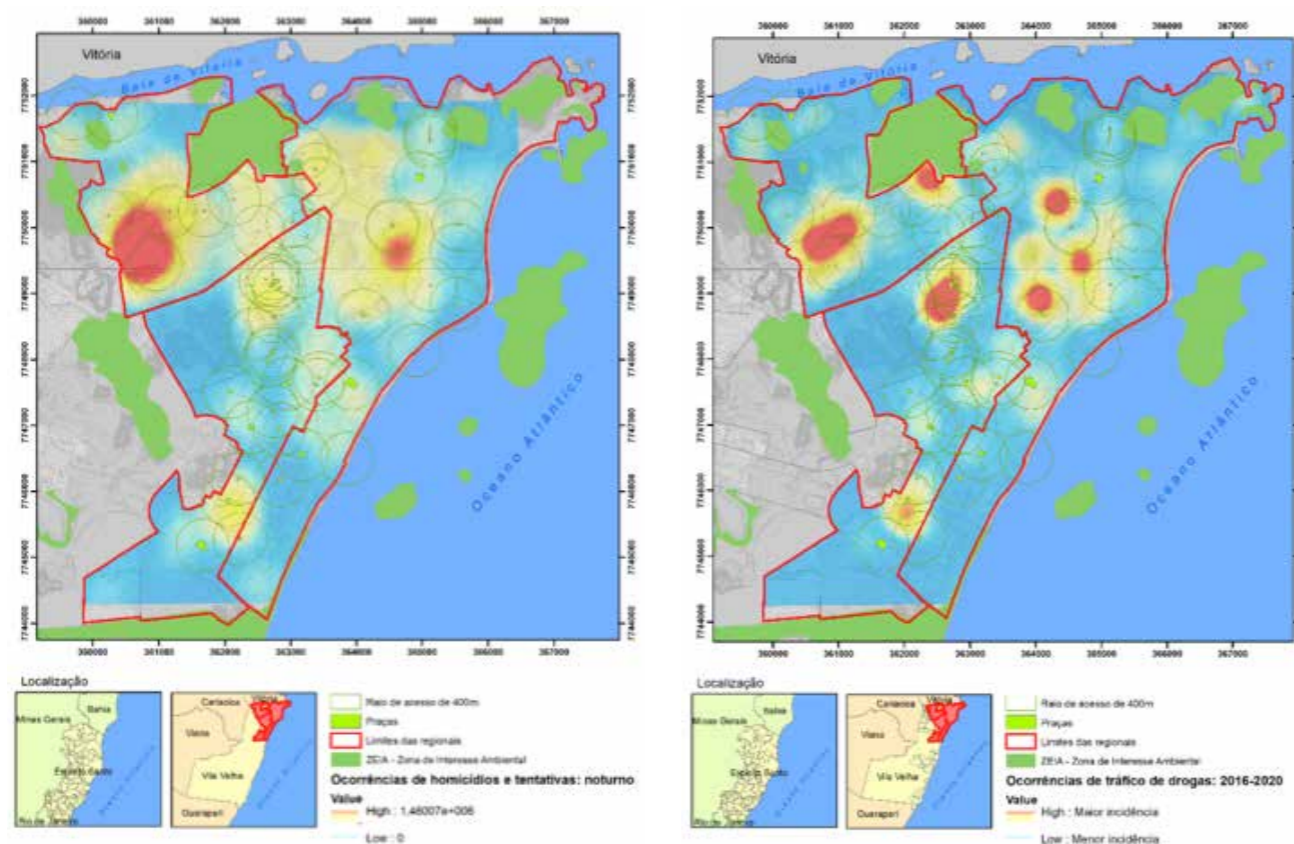
de bairros planejados e de valor histórico-cultural, bem como uma maior ausência de praças em bairros de vulnerabilidade socioeconômica, em especial, na Regional 3 - Grande Aribiri. Tal cenário corrobora as considerações de Macedo et al. (2018) ao ressaltar que, no Brasil, há uma maior quantidade de praças em áreas centrais e de bairros com maior renda, em oposição a bairros mais carentes.

Ao analisar a abrangência das praças, considerando um raio de atendimento à população de 400 metros (BERKER, et al., 2006), cerca de 60% da população das Regionais Grande Centro, Ibes e Aribiri é contemplada por praças (Figura 2). A Regional 2 - Grande Ibes destaca-se positivamente pois cerca de 73% da população é atendida pelo raio de abrangência de 400 metros das praças, entretanto, a Regional 1 - Grande Centro, mais adensada do município, possui a menor abrangência, com 6 bairros sem nenhuma praça e apenas 44% da sua população atendida. Nesse último caso, vale mencionar que tal situação é minimizada pela presença de outros espaços públicos como o calçadão da orla e áreas verdes abertas para visitação, diferente do que acontece nas Regionais 2 e 3.

Conforme representado nas Figuras 3 e 4, a densidade populacional e a renda per capita por bairros possuem uma variação significativa entre porções do território com características diferentes. A Regional 2 - Grande Ibes possui a situação mais favorável, com bairros de menor densidade demográfica e melhor distribuição espacial das praças. A Regional 3 - Grande Aribiri, ao contrário, apresenta um cenário de desequilíbrio, apresentando bairros de menor renda e altas densidades populacionais e nenhuma praça ou outro espaço público. Esses bairros são caracterizados por ocupações irregulares e espontâneas, ao longo de áreas com fragilidade ambiental e de risco, que também sofrem com altos índices de criminalidade. A Regional 1 - Grande Centro também apresenta cenários contrastantes com bairros de alta renda per capita e baixa densidade apresentando várias praças (próximos à orla), contrapondo bairros de alta densidade e baixa renda per capita sem nenhuma praça.

Figura 3 – Mapa renda per capita (salário-mínimo). Figura 4 – Mapa densidade demográfica (hab./ha). Fonte: Desenvolvidos pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMVV, ISJN e IEMA e dados do IBGE (2010).

Figura 5 – Mapas de calor das incidências criminais de homicídio em espaços públicos. A) Ocorrências de homicídio: 2016 a 2020. B) Ocorrências de tráfico de drogas: 2016 a 2020. Fonte: Desenvolvidos pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMVV, ISJN, IEMA e ocorrências criminais com base em dados do GEOSP/SESP.



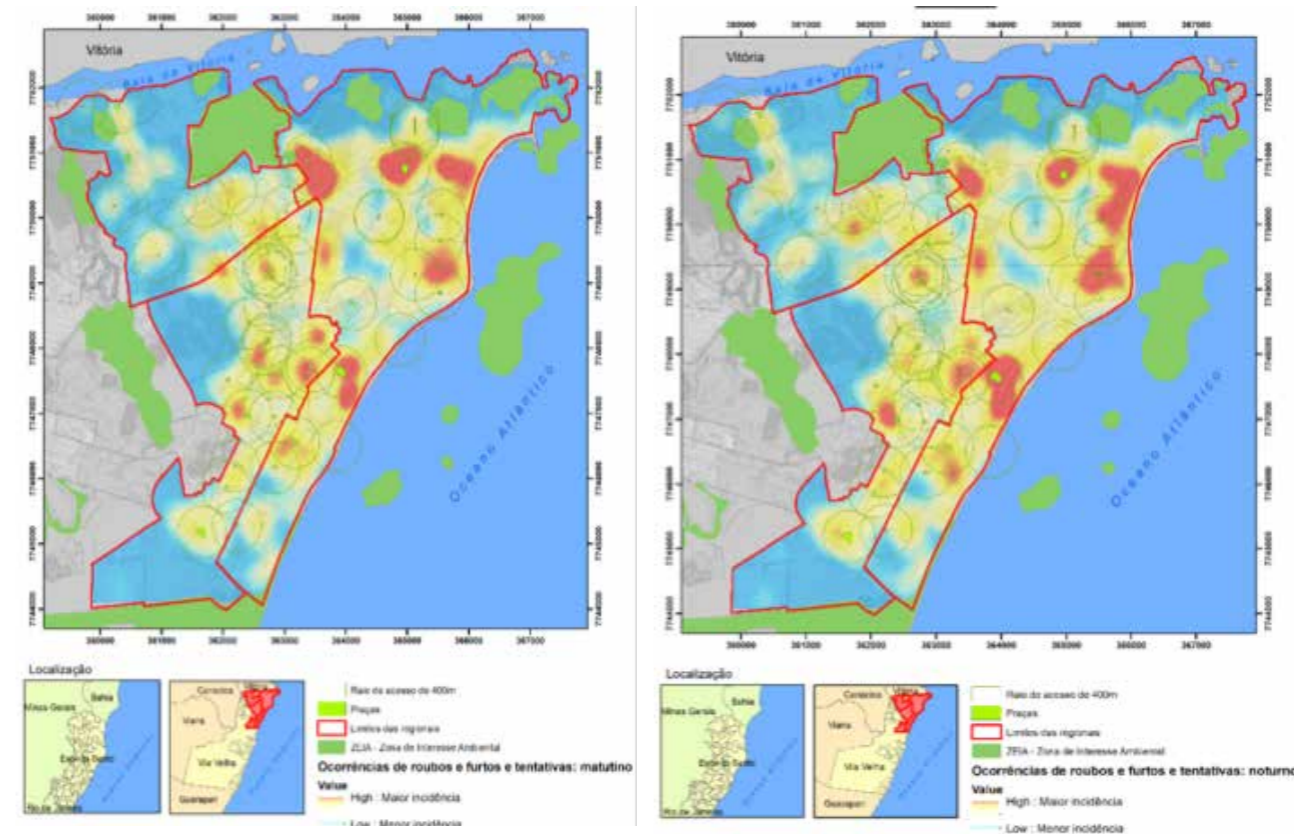
A qualidade e manutenção das praças mapeadas foi mensurada e analisada pelo grupo de Pesquisa “Paisagem Urbana e Inclusão”, a partir da aplicação da ferramenta “QualificaURB”, levando em consideração as categorias: “Proteção e Segurança”, “Acessos e Conexões”, “Conforto e Imagem” e “Sociabilidade, Usos e Atividades”. Ao analisar a qualidade socioambiental das praças, a maioria delas recebeu classificação “regular”, com destaque para as praças de Coqueiral de Itaparica (P14), Ibes (P4) e Paul (P7), essas foram classificadas com as de melhor desempenho das Regionais Grande Centro, Grande Ibes e Grande Aribiri, respectivamente. E as praças Jockey (P6), Haroldo Rosa (P18) e Santa Rita (P8), avaliadas com as de pior classificação das Regionais Grande Centro, Grande Ibes e Grande Aribiri, respectivamente. Tais praças serão melhor discutidas na sequência.

Incidências criminais em espaços públicos das regionais em análise

A partir da análise dos mapas de incidências criminais registradas em espaços públicos (Figura 5), nota-se que crimes de homicídios e de tráfico de drogas estão localizados em áreas com ausência de praças, concentrando-se em bairros de menor renda per capita e alta densidade demográfica (ALI; JESUS; RAMOS, 2020). Observa-se também uma correlação entre as ocorrências de homicídios e as de tráfico de drogas, com destaque para bairros com elevada densidade demográfica e baixa renda da Regional 1 – Grande Centro e da Regional 3 - Grande Aribiri (Figuras 3 e 4). Tal cenário evidencia a relação entre segurança e desigualdade socioeconômica também destacada por Gehl (2014, p. 97) ao elucidar que “a desigualdade social e econômica é o pano de fundo para os altos índices de criminalidade e as tentativas (total ou parcialmente) privadas de proteger a vida e a propriedade”.

Na Regional 2 – Grande Ibes, os registros de tráfico de drogas concentram-se na praça central do bairro Ibes e seu entorno, com algumas incidências próximo ao bairro do Jockey, região em transformação e onde ainda existem vários terrenos vazios objetos

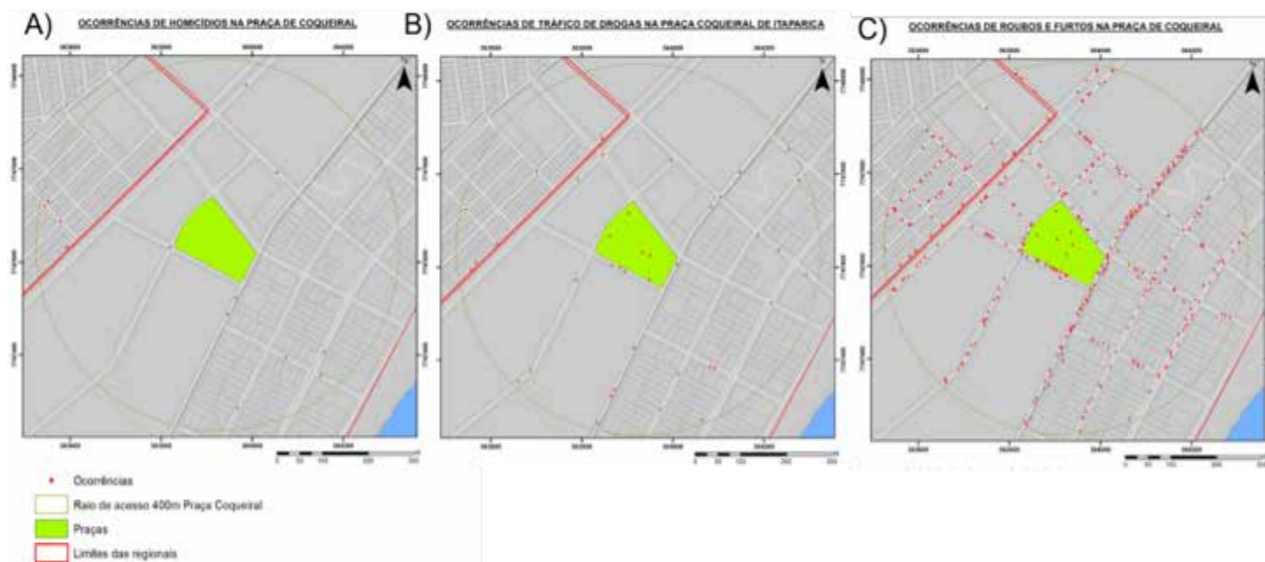
Figura 6 – Mapas de calor das incidências criminais de roubos e furtos em espaços públicos. A) Ocorrências de roubos e furtos diurno. B) Ocorrências de roubos e furtos noturno. Fonte: Desenvolvidos pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMVV, ISJN, IEMA e ocorrências criminais com base em dados do GEOSP/SESP.



de especulação imobiliária. Destaca-se, assim como defende Jacobs (2013), que espaços com pouca movimentação e circulação de pessoas não auxiliam na vigilância natural e, portanto, são mais sujeitos a ações criminosas.

Em relação as ocorrências de roubos e furtos (Figura 6), essas diferem-se das demais pois acontecem onde há maior circulação de pessoas, em áreas comerciais com elevado fluxo mas também em bairros com maior renda per capita, com destaque para a Regional 1 - Grande Centro. Percebe-se também uma maior concentração de roubos e furtos em proximidade de algumas praças e ruas do seu entorno, em especial nas praças centrais de bairros consolidados, com maior densidade populacional e renda per capita, como é o caso das praças dos bairros de Coqueiral de Itaparica (P12) e Centro (P18). Tal cenário corrobora as afirmações de Soares e Saboya (2019) ao indicarem que ruas com maior movimento de pessoas são vulneráveis à ocorrência de pequenos furtos, já que os criminosos aproveitam o fluxo intenso de pessoas para a ação passar despercebida. Os autores complementam que crimes mais violentos são mais frequentes em área de difícil acesso e com menor presença de pessoas.

Ademais, percebe-se que crimes de roubos e furtos acontecem, também, em áreas predominantemente comerciais como o bairro da Glória – polo industrial e de moda do estado. Esse apresenta baixa densidade e predomínio de comércio diurno, sem diversidade de uso e com ausência de pessoas à noite e nos finais de semana, prejudicando a segurança pública. Barause e Saboya (2018) também ressaltam a importância de associar o uso residencial ao não-residencial, pois comércios fechados à noite resultam na ausência de pessoas para vigiar, enquanto residências com janelas e aberturas auxiliam na vigilância natural. Foucault (1997) em sua análise do *Panóptico de Bentham* – mecanismo prisional de torre central com visibilidade axial as celas - esclarece que o indivíduo, ao ser vigiado, tende a diminuir as transgressões a lei. Mesmo que não esteja sendo de fato observado, a possibilidade de vigilância pode ser um fator inibidor.



Considerações sobre as praças de maior e menor desempenho.

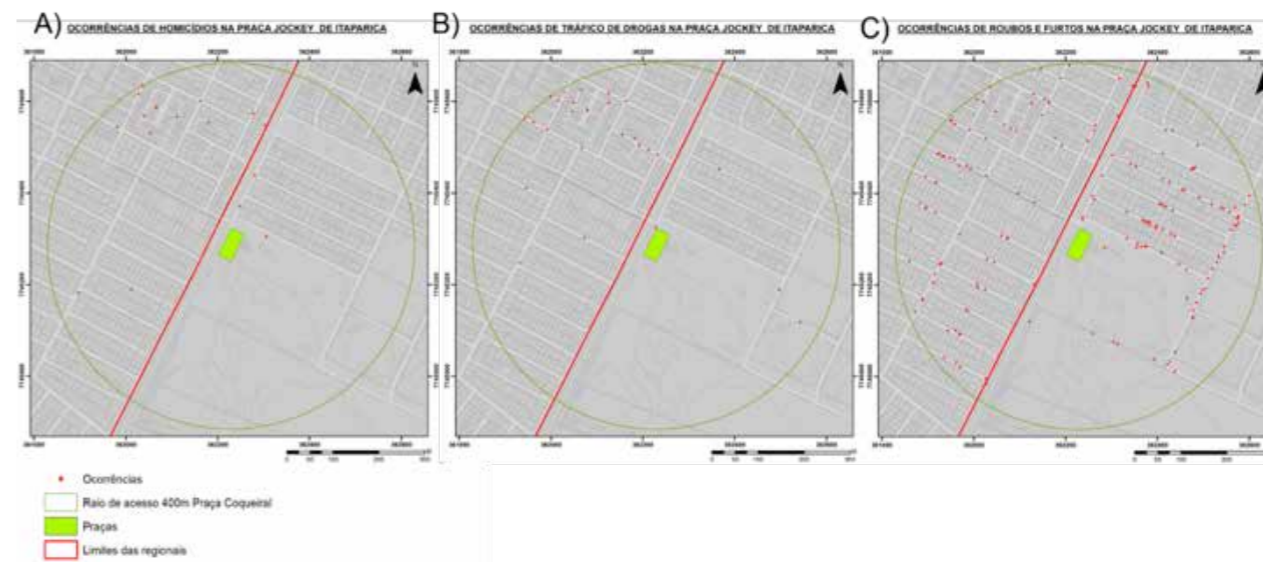
De modo a compreender as correlações entre incidências criminais nos espaços públicos com a distribuição e qualidade das praças, são evidenciadas, na sequência, com base na avaliação da qualidade socioambiental com a aplicação da ferramenta “QualificaURB, duas praças de cada Regional – as que apresentam a pior e a melhor avaliação.

Conforme evidenciado nas Figuras 7 e 8, na Regional 1 – Grande Centro, tanto na praça de Coqueiral de Itaparica (melhor desempenho) quanto a do Jockey (pior classificação), percebe-se que as ocorrências registradas refletem o contexto em que estão inseridas. A praça de Coqueiral de Itaparica, apesar da boa avaliação, apresenta precária iluminação e vigilância, bem como uma morfologia urbana que compromete a segurança pública. Além da praça possuir grande dimensões, existe um edifício religioso em seu interior, que apesar de trazer movimento em determinados dias e horários, possui paredes cegas que impossibilitam a permeabilidade visual e comprometem a vigilância natural em pontos específicos da praça (Figura 9).

Quanto ao entorno da praça de Coqueiral de Itaparica (Figura 7), nota-se que as quadras são extensas, contrariando o defendido por Jacobs (2013) em relação as alternativas de percursos e conseqüente incentivo a movimentação de pessoas permitidos pelas quadras curtas. Apesar do predomínio de comércio de grande porte, em especial de supermercados, a diversidade de uso é baixa e as fachadas não são consideradas visualmente ativas e/ou fisicamente permeáveis. Ademais, há uma concentração de condomínios residenciais murados nas proximidades da praça e concentração das ocorrências de roubos e furtos nas vias comerciais que interceptam a praça e interligam o bairro.

Ao analisar a praça do Jockey, percebe-se menor registro de ocorrências criminais, como ilustra a Figura 8. Tal fator também é reflexo de um entorno caracterizado por baixa densidade demográfica, grande concentração de vazios urbanos e ausência de movimentação de pessoas. Nota-se, entretanto, um número considerável de incidências de tráfico de drogas na praça do Jockey, corroborando as afirmações de Soares e Saboya (2019) de que crimes mais violentos tendem a ser mais frequentes em espaços públicos vazios e de difícil acesso.

Observa-se também que a praça do Jockey, além de possuir parte de seus limites murados (Figura 10), não possui infraestrutura adequada, não há mobiliários e



equipamentos suficientes e em condições de uso. Tal cenário compromete o enfatizado por Soares e Saboya (2019) de que espaços públicos sem manutenção, com mobiliários urbanos quebrados e inapropriados transmitem sensação de insegurança e medo, resultando em espaços inóspitos, vazios e não convidativos demonstrando, portanto, pouco controle social e maior vulnerabilidade a ocorrências criminais.

Ainda que a praça do Jockey apresente poucas ocorrências criminais, é um espaço sem vitalidade, que passa sensação de insegurança, situada em uma região vazia e menos consolidada da Regional. Para que as pessoas se apropriem e usem os espaços públicos, a qualidade e a segurança são requisitos fundamentais. “Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida e vivenciada” (GEHL, 2014, p. 91).

De maneira análoga, na Regional 2 - Grande Ibes, a praça central do bairro Ibes (P4) recebeu a melhor avaliação e a praça Haroldo Rosa (P18), o pior desempenho na avaliação geral. A morfologia do bairro do Ibes é similar ao bairro de Coqueiral de Itaparica, com quadras extensas contrariando uma das condições para a diversidade urbana: “a maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes.” (JACOBS, 2013, p.197). A praça do Ibes (Figura 13), assim como ocorre na praça de Coqueiral de Itaparica (praça de melhor classificação da Regional Centro), apesar da boa avaliação, apresenta concentração de roubos e furtos, como já mencionado anteriormente. Trata-se de uma praça situada em local adensado e de intenso fluxo de pessoas, cenário considerado por Soares e Saboya (2019) propício à ocorrência de pequenos furtos. A praça possui uma edificação religiosa que além de dividir o espaço, as extensões das fachadas cegas do edifício obstruem a visibilidade em determinados pontos, gerando espaços suscetíveis a ações criminosas.

Sobre a relação entre a arquitetura e o espaço público, Jacobs (2013, p.36) destaca que “[...] os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega”. A baixa diversidade de usos aliada a presença de edificações muradas pode tornar a rua e a praça insegura, sobretudo à noite. Além disso, o espaço público da praça do Ibes é fragmentado, ora cortado por uma via, ora por edificações como ilustra a Figura 11. Entretanto, a praça possui elementos atrativos como academia ao ar livre e quadra esportiva, que favorecem as apropriações e, em partes, elucidam a boa classificação, porém,



não pode ser analisada fora de seu contexto urbano. A vulnerabilidade do entorno, portanto, reflete diretamente na praça, em especial, no que tange as incidências de roubos e furtos.

A praça Haroldo Rosa (Figura 14), por sua vez, apresenta poucas ocorrências, porém, é um espaço com baixo fluxo de pessoas e com um entorno predominantemente residencial. Ainda assim, as ocorrências na praça possuem relação direta com aquelas registradas no bairro em que está inserida conforme Figura 12. A densidade da região é alta (entre 151 a 200 hab./ ha), com baixa renda per capita baixa (entre 1 a 2 salários mínimos) e essa combinação de elevada densidade e renda per capita pode ser um fator que aumenta as ações criminosas. Soares e Saboya (2019) relatam que não há um consenso sobre a influência da densidade populacional, alguns defendem que densidades elevadas levam a maior incidência de crimes, enquanto outros afirmam que contribui para a vigilância natural.

A Regional 3 – Grande Aribiri apresenta as praças de Paul e de Santa Rita (Figuras 15 e 16), como as de pior e melhor avaliação geral, respectivamente. A praça de Paul (Figura 17), ainda que bem avaliada está em uma área pouco consolidada do bairro, próxima à uma região portuária e a terrenos vazios murados, apresentando baixa circulação de pessoas e pouca vitalidade. Destaca-se que espaços públicos pouco movimentados se tornam propícios a ações violentas já que “sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida e vivenciada” (GEHL, 2014, p. 91).

A praça de Santa Rita (Figura 18), com pior avaliação, está situada em uma área com alto fluxo de carros e quadras extensas e irregulares, conforme representado nos mapas da Figura 16, com entorno predominantemente comercial. Vale ressaltar que os crimes de roubos e furtos na praça Santa Rita podem ter relação direta com a falta de manutenção e a ausência de mobiliários de qualidade, o que gera falta de apropriação do espaço por parte da comunidade local. É necessário atender, também, as necessidades específicas de cada comunidade a fim de aumentar a sensação de pertencimento ao engajar os moradores nas tomadas de decisão. O princípio de “manutenção dos espaços públicos”, presente na teoria de Jeffery (1971) do CPTED (*Crime Prevention Through Enviromental Design*) enfatiza que as características físicas e a conservação dos espaços públicos são cruciais para a redução dos crimes.

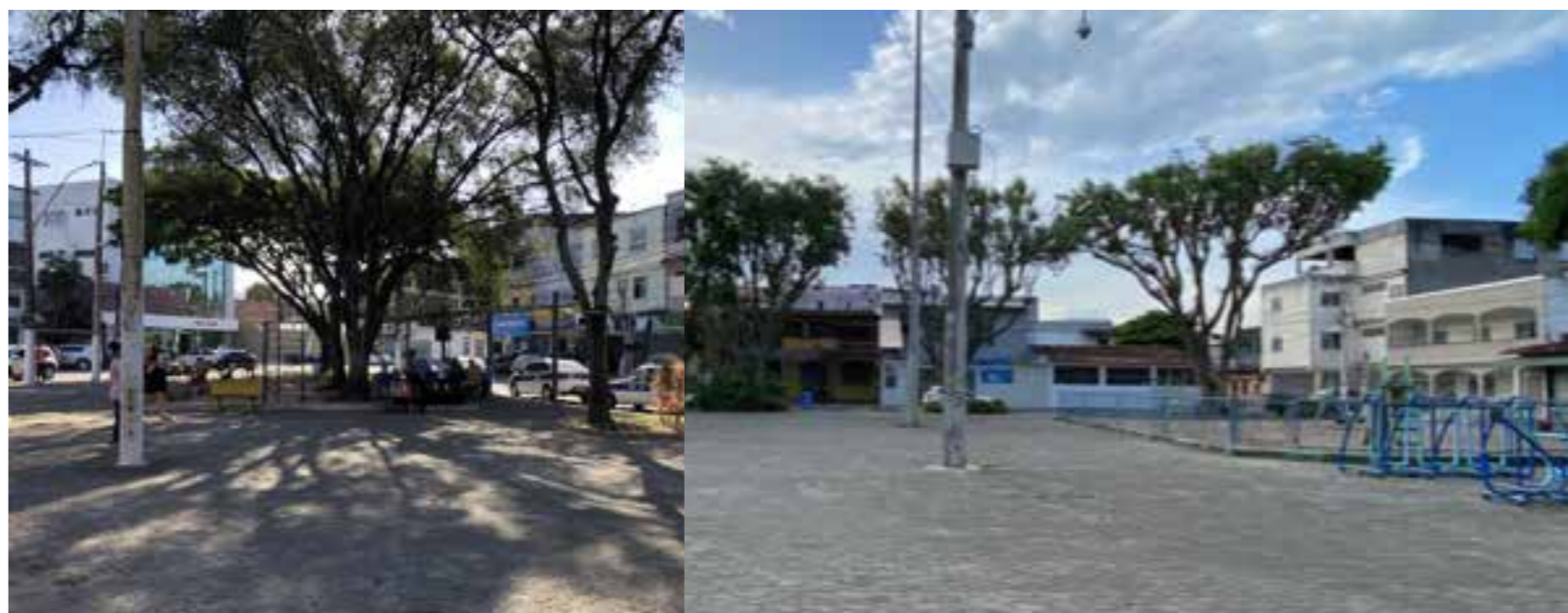
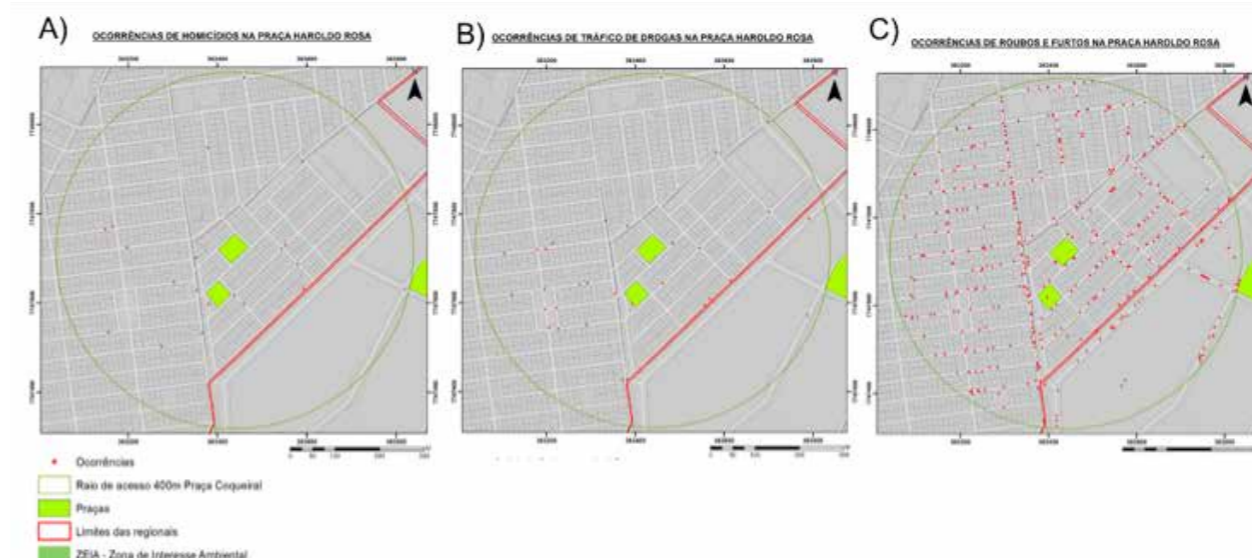
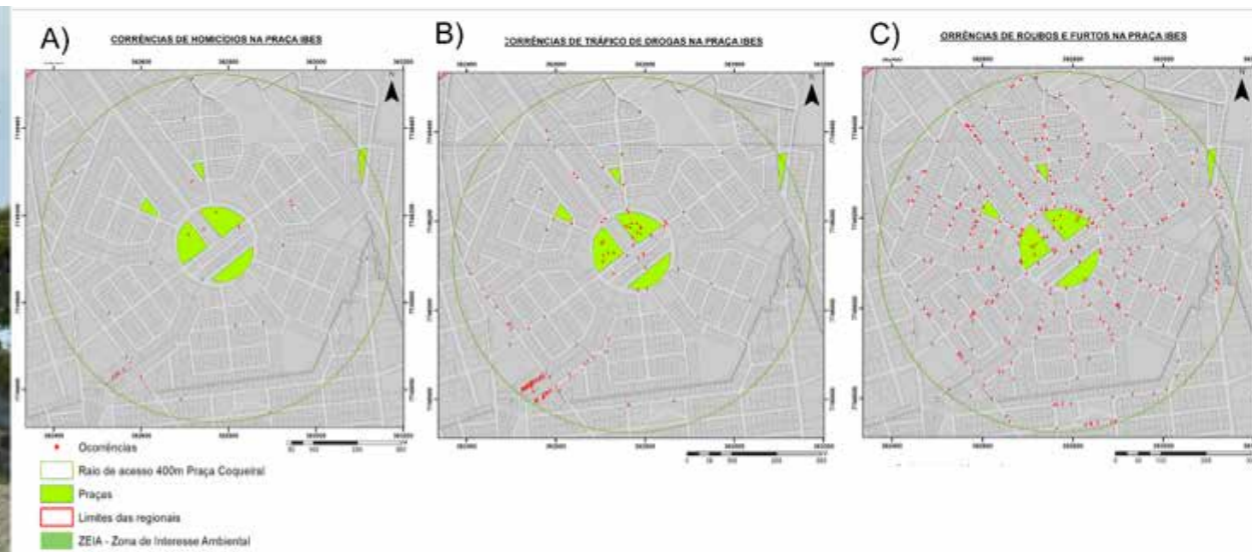
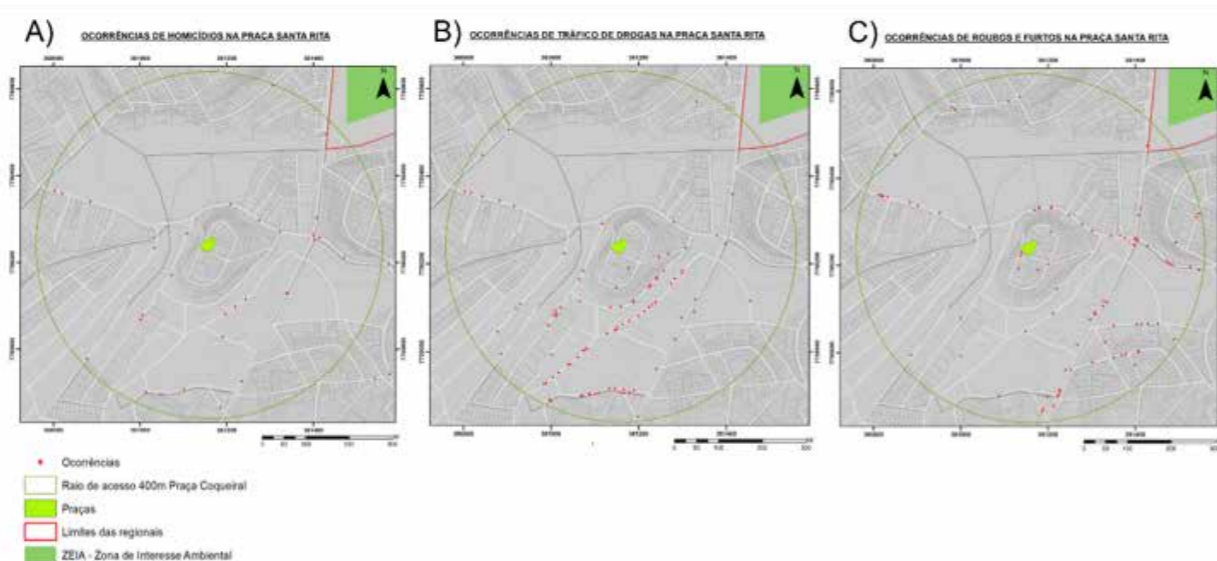
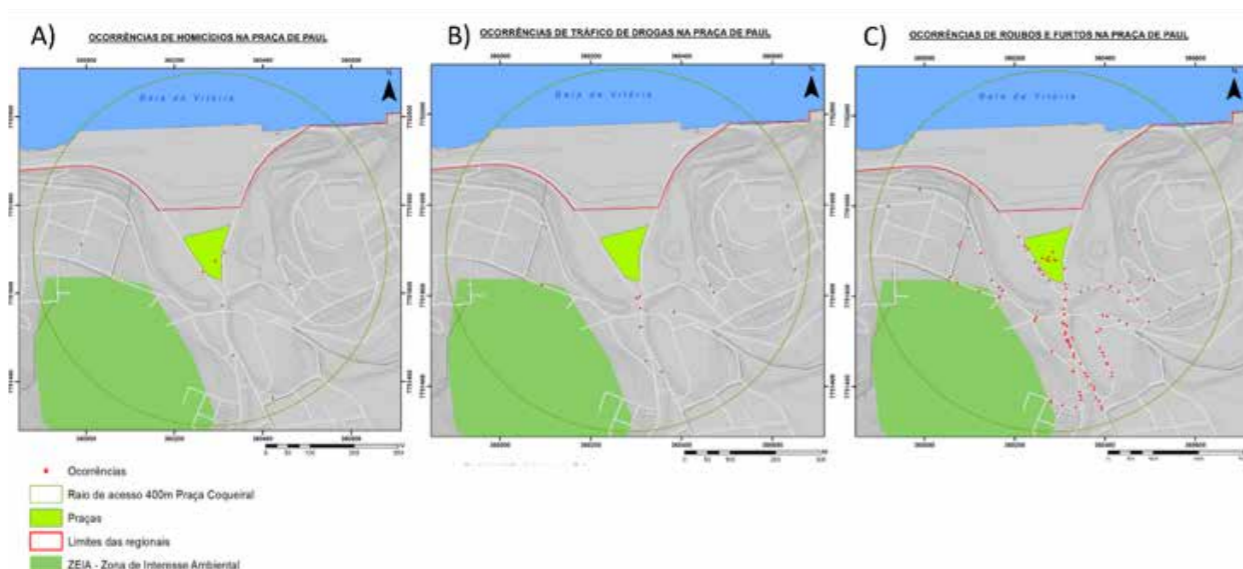


Figura 11 – Mapas de ocorrências criminais em espaços públicos de A) Homicídio, B) Tráfico de drogas e C) Roubos e furtos na praça do Ibes (melhor pontuação), da Regional 2 - Grande Ibes. Figura 12 – Mapas de ocorrências criminais em espaços públicos de A) Homicídio, B) Tráfico de drogas e C) Roubos e furtos na praça Haroldo Rosa (pior pontuação) da Regional 2 – Grande Ibes. Fonte: Desenvolvidos pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMVV, ISJN, IEMA e ocorrências criminais com base em dados do OSP/SESP. Figura 13 - Praça do Ibes (melhor pontuação). Figura 14 - Praça Haroldo Rosa (pior pontuação). Fonte: Acervo do grupo de pesquisa, 2021.

Figura 15 – Mapas de ocorrências criminais em espaços públicos de A) Homicídio, B) Tráfico de drogas e C) Roubos e furtos na praça de Paul (melhor pontuação). Figura 16 - Mapas de ocorrências criminais em espaços públicos de A) Homicídio, B) Tráfico de drogas e C) Roubos e furtos na praça Santa Rita (pior pontuação). Fonte: Desenvolvidos pelas autoras no software Arcgis com base em dados georreferenciados da PMV, ISJN, IEMA e ocorrências criminais com base em dados do OSP/SESP.



Considerações finais

Os resultados evidenciam uma fragmentação na distribuição espacial das praças, não atendendo à toda população das regionais em estudo, além do alto índice de crimes violentos em áreas com ausência de praças. Percebe-se uma relação entre as incidências criminais em espaços públicos e aspectos socioeconômicos, evidenciando que bairros mais adensados, de menor renda per capita e maior vulnerabilidade social, apresentam maiores ocorrências de crimes. Ademais, percebe-se que crimes mais violentos (homicídios e tráfico de drogas) acontecem em áreas onde não há espaços públicos.

As análises também apontam que as incidências de homicídios podem também ter relação com as disputas do tráfico de drogas, devido a convergência da densidade na mesma área. Em relação aos crimes de roubos e furtos, nota-se que esses ocorrem, frequentemente, em regiões de altas densidade e renda per capita, contemplando também praças centrais, circundadas por áreas comerciais e com grande fluxo de pessoas. Tal cenário foi registrado nas praças dos bairros do Centro, Ibes e Itaparica, que apesar de receberem boas avaliações - conforme apontam os resultados da aplicação da ferramenta “QualificaURB” - apresentam iluminação, vigilância e morfologia urbana que comprometem a segurança pública.



As análises também apontam que as ocorrências registradas nas praças são um reflexo do que acontece no contexto em que estão inseridas. Dessa maneira, praças centrais, situadas em bairros consolidados com predominância comercial e grande fluxo de pessoas podem ser alvo de crimes como furtos e roubos. Tal cenário acontece na praça de Coqueiral de Itaparica, que apesar da vitalidade do espaço, apresenta iluminação e vigilância insuficientes, além da morfologia do espaço comprometer a vigilância natural, com construções presentes na praça que funcionam como barreiras visuais, criando áreas vulneráveis a ações criminosas. Ademais, praças com entornos comerciais e pouca diversidade de usos, tendem, à noite, a ter menos movimento de pessoas e causar insegurança. Tais considerações reforçam a relação entre morfologia, desenho urbano, tipologia arquitetônica, distribuição e qualidade das praças com as ocorrências de crimes nos espaços públicos.

Em relação as praças de pior avaliação, vale destacar que as de Santa Rita e Haroldo Rosa passaram por reformas no ano de 2022, período posterior a coleta de dados e análises presentes neste artigo. Tendo em vista as recentes adequações realizadas nessas praças, sugere-se, como futuros estudos, verificar o quanto as reformas implicaram na redução da criminalidade e aumento da sensação de segurança das praças e seus arredores.

A pesquisa ainda evidencia que o fenômeno da violência urbana, apesar de complexo, influencia e é influenciado pelo espaço urbano, sendo assim, o planejamento das cidades não pode estar desvinculado do desenho e da morfologia urbana, mesmo porque cidades vivas e ativas são também cidade seguras e sustentáveis, na medida em que incentivam a vida urbana e convidam as pessoas a caminharem e pedalarem, deixando o automóvel de lado e vivenciando os espaços livres públicos e as áreas verdes urbanas.

Os espaços públicos da cidade devem atender as necessidades da comunidade do seu entorno, para despertar um sentimento de pertencimento e identidade que provoque responsabilidade quanto ao uso e conservação, além do policiamento preventivo. Para que a população se aproprie do espaço público é preciso, porém, manutenção desses espaços tendo em vista que espaços deteriorados inspiram sensação de medo e controle social reduzido, o que causa mais oportunidades para ações criminosas.

A pesquisa ressalta a necessidade de estudos voltados para segurança urbana e espaços livres públicos urbanos, especialmente, em bairros de maior vulnerabilidade social, pois é onde ocorrem os crimes mais violentos. Enfatiza como a presença de

Figura 17- Praça de Paul (melhor pontuação). Figura 18 - Praça de Santa Rita (pior pontuação). Fonte: Acervo Grupo de Pesquisa, 2021.

espaços públicos de qualidade distribuídos no contexto urbano podem auxiliar na prevenção de crimes e serem mitigadores da sensação de insegurança nas cidades. Assim como destaca que a segurança pública é uma questão complexa e afeta a cidade e seus municípios, e que mesmo as áreas com maior concentração de renda apresentam espaços públicos negligenciados e sem qualidade e infraestrutura. Sugerem-se estudos futuros que permitam a melhor compreensão dos fatores socioespaciais e da morfologia urbana que influenciam no sentimento de medo e na incidência criminal. Novas pesquisas podem ser replicadas em outros contextos, a partir da utilização da mesma metodologia de levantamento de dados e mapas de densidades criminais, de modo a comparar e comprovar os resultados desta pesquisa. Os estudos podem, também, fomentar futuras intervenções, para a criação de espaços democráticos com vitalidade que promovam a segurança e o convívio de todos.

Referências

- ALI, Pamella C.; JESUS, Luciana A. N. de; RAMOS, Larissa L. A. Espaços livres de uso público no contexto da segurança urbana. *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 20, n. 3, Jul-Sep 2020.
- BARAUSE, L.; SABOYA, R. T. de. Forma arquitetônica e usos do solo: um estudo sobre seus efeitos na ocorrência de crimes. *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 18, n. 4, p. 427-444, out./dez. 2018.
- BAUMAN, Z. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2009
- BERKE, P. et al. *Urban land use planning*. 5. ed. Urbana: University of Illinois Press, 2006.
- BONDARUK, R. L. *A prevenção do crime através do desenho urbano*. Curitiba: edição do autor, 2007.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos Estudos CEBRAP*, n.47, 155-176, mar. 1997.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 3. ed. São Paulo, SP: EDUSP: Ed. 34, 2011. 399 p.
- CAVALHEIRO, F.; DEL PICCHIA, P.C.D. Áreas verdes: conceitos, objetivos e diretrizes para o planejamento. In: Encontro Nacional Sobre Arborização Urbana, 4 Vitória (ES), de 13 a 18 de setembro de 1992, *Anais I e II*, p.29-38. 1992.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. In: FOUCAULT, Michel. *O Panoptismo*. Trad. de Raquel Ramalhe. 16. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1997. Cap. 3, p. 162–187.
- GEHL, J. *Cidade para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva. 2014
- IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico 2010: características da população e dos domicílios: resultados do universo*. Rio de Janeiro, 2010.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013.
- JEFFERY, C. R. *Crime prevention through environmental design*. Beverly Hills: Sage Publications, 1971.
- LIMA, D. M. M. C. A violência urbana e a sensação de insegurança nos espaços públicos de lazer das cidades. *Geoconexões*, v. 2, n. 1, 2015.
- LIMA, D.M.M.C. *O espaço de todos, cada um no seu lugar: o uso dos espaços públicos destinados ao lazer em Natal*. Natal, RN, 2006.
- LIRA, P. *Geografia do crime e arquitetura do medo*. Vitória: GSA, 2014.
- MACEDO, Silvio Soares et al. *Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil*. São Paulo, SP: EDUSP, 2018.
- MOVIVE VERDEVIDA. *Diagnóstico socioeconômico e ambiental região do Aribiri. Diagnóstico socioeconômico e urbanístico de Vila Velha*, v. 1, dez. 2002.
- NEWMAN, O. *Creating defensible space*. Instituto for community design analysis, 1996. Disponível em: <https://www.humanics-es.com/defensible-space.pdf>. Acesso em: 27 out. 2021
- SOARES, M.; SABOYA, R. T. Fatores espaciais da ocorrência criminal: modelo estruturador para a análise de evidências empíricas. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 11, 2019.
- VILA VELHA. *Plano Diretor Municipal de Vila Velha*. Lei Complementar 65/2018 de 12 de novembro de 2018. Vila Velha-ES, 2018.
- WILSON, James Q.; KELLING, George L. Broken windows. *Atlantic monthly*, v. 249, n. 3, p. 29-38, 1982.

ENTRE OS RANCHOS E O MAR

Leitura das formas de apropriação do espaço público dos Ranchos da Bica na Praia da Tapera - Florianópolis/SC

*BETWEEN THE FISHING RANCHES AND THE SEA
Reading the appropriation forms of the public space of
Ranchos da Bica on Tapera Beach – Florianópolis/SC*

Artur Hugo da Rosa¹ e Alicia Norma González de Castells²

Resumo

O trabalho faz uma análise socioespacial das formas de apropriação de um espaço público, localizado em um bairro periférico de Florianópolis/SC, chamado Tapera da Base. O território em questão, denominado Ranchos da Bica, faz parte da orla da praia da Tapera. Nele, se configuram, de forma espontânea, 33 ranchos de pesca. Presentes em Área de Preservação Permanente e em terreno de marinha, acumulam-se conflitos de ordem territorial e estética. O objetivo é compreender como operam as atividades e a atribuição de valores a este espaço público. As atividades referentes à pesca e seus utensílios, como redes e canoas, criam uma extensão do espaço privativo dos ranchos, tornando, temporariamente, um espaço público em privado. Essa atribuição de valores, por parte dos pescadores e moradores do bairro, criam a vitalidade e o respeito ao lugar. Como método, foram feitas caminhadas fotográficas com observação direta e participante.

Palavras-chave: espaço público, apropriação, lugar, território.

Abstract

The work makes a socio-spatial analysis of the forms of appropriation of a public space, located in a peripheral neighborhood of Florianópolis/SC, called Tapera da Base. The territory in question, called Ranchos da Bica, is part of the edge of Tapera beach. In it, 33 fishing ranches are spontaneously set up. Present in Permanent Preservation Areas and in navy land, territorial and aesthetic conflicts accumulate. The objective is to understand how the activities and the attribution of values to this public space operate. Activities related to fishing and its tools, such as nets and canoes, create an extension of the ranches' private space, temporarily turning a public space into private. This attribution of values, on the part of the fishermen and residents of the neighborhood, creates vitality and respect for the place. As a method, photographic walks were carried out with direct and participant observation.

Keywords: public space, appropriation, place, territory.

¹ Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Pós-ARQ/UFSC). Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Integrante do Núcleo Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural (NAUI/UFSC) e colaborador da revista Cadernos NAUI.

² Doutora em Ciências Humanas. Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Nacional de La Plata Argentina (1975), mestrado em Antropologia pela Universidade Federal de Santa Catarina (1987) e pós-doutorado na Facultad de Filosofía y Letras da Universidade de Buenos Aires - UBA (2009). Professora Titular da Universidade Federal de Santa Catarina. Professora dos Programas de Pós Graduação em Antropologia Social e de Arquitetura e Urbanismo da UFSC. Coordenadora do NAUI Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural. Pesquisadora do IBP, Instituto Brasil Plural.

Introdução

Neste trabalho, procuro compreender como operam as atividades e a atribuição de valores num determinado espaço público. O recorte escolhido desta análise é denominado de Ranchos da Bica, localizados na Praia da Tapera, no bairro Tapera da Base, em Florianópolis-SC. Esta análise é derivada de resultados parciais de minha pesquisa de mestrado, ainda em andamento, em Arquitetura e Urbanismo, do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina.

Concomitante a pesquisa de campo, de março de 2021 a março de 2022, a orla da Praia da Tapera passou por uma revitalização. Durante o levantamento de dados, *in loco*, surgiram inquietações sobre o porquê deste local passar por uma revitalização e quais os objetivos deste processo. Ou melhor, para quem? moradores ou turistas? A Tapera não é um bairro que está nos roteiros turísticos da “ilha da magia”³. Se apropriar da paisagem de praia, seria um caminho para trazer turistas e investimentos a este bairro periférico de Florianópolis. Porém, o uso da praia é predominantemente atribuído aos moradores. Dessa forma, a revitalização também teria como objetivo trazer conforto e infraestrutura aos moradores que frequentam a praia diariamente.

A pesquisa de campo acompanhou as mudanças físicas e as premissas estéticas que estavam motivando a obra, que foi financiada pelo Ministério do Turismo e pela Prefeitura Municipal de Florianópolis. Milton Santos (2012) conceitua a paisagem como um resultado de uma acumulação de atividades das gerações passadas. Os Ranchos da Bica, objeto de análise deste artigo, estão presentes na paisagem da praia porque são resultados das atividades de antigos pescadores da colônia da Tapera. A revitalização da orla não é o foco deste artigo, mas é importante para o entendimento da valorização deste território e seus usos, frente a discursos de homogeneização do espaço público (CASTELLS, 2012), no qual se incluem os Ranchos da Bica.

A reflexão, a partir da revitalização da orla da Praia da Tapera, pensa em conflitos referentes a paisagem, que por um lado, fruto de um acúmulo histórico (SANTOS, 2012) dos pescadores e moradores locais, incluindo os ranchos de pesca, e por outro lado, a paisagem imaginada pela revitalização, que tende a homogeneizar o espaço da praia, segundo características construtivas genéricas encontradas em tantos outros locais, como por exemplo a pavimentação em bloco de concreto intertravado, decks de madeira, parquinhos e academia ao ar-livre. Partindo dessa reflexão, a paisagem imaginada pela revitalização pode ignorar a singularidade local e expulsar a dimensão do vivido com discursos embandeirados, como atrair turistas, investimentos e consciência ambiental para o local. Dessa forma, ignoram os saberes e fazeres dos próprios moradores locais, em prol de uma atividade turística, utilizando um termo de Lefebvre (2010), que consuma o lugar, e conseqüentemente, que haja uma diluição da ideia de lugar (AUGÉ, 1994).

As qualidades estéticas desses antigos núcleos desempenham um grande papel na sua manutenção. Não contêm apenas monumentos, sedes de instituições, mas também espaços apropriados para as festas, para os desfiles, passeios, diversões. O núcleo urbano toma-se, assim, produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, suburbanos.

³ A denominação atribuída a cidade pelas forças do mercado, apelando para as belezas naturais, qualidade de vida, lazer e cultura - principalmente no imaginário fantástico de Franklin Cascaes. Segundo Castells (2014, p. 175) foi uma forte alavanca imagética para projetá-la nacional e internacionalmente.

Sobrevive graças a este duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. (LEFEBVRE, 2010, p.20)

Historicamente, o confronto entre visões, que se repete na Praia da Tapera, pode ser entendido por meio do choque entre os modelos de urbanismo culturalista e progressista, entre a cidade tradicional e a cidade contemporânea (CHOAY, 2013). O arquiteto Camillo Sitte, representante do modelo culturalista, em sua obra *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, de 1899, interpreta a cidade tradicional como uma obra de arte, onde a vida pública, espaços públicos e edifícios devem estar integrados. Segundo Sitte (1992), é através dos espaços públicos que as práticas socioculturais acontecem, como manifestações públicas, festas, cerimônias, etc. Em síntese, a cidade tradicional é marcada por singularidades do local, em oposição a ideia de universalidade e pluralidade, associada à cidade contemporânea.

Esse modelo de cidade tradicional, defendido por Sitte (1992), vai sofrer alterações na forma de produção do seu espaço urbano, por meio dos processos de industrialização. O urbanismo progressista, propõe outros modelos de cidades dentro dos moldes tradicionais. Esse modelo é pautado na racionalidade e no indivíduo-tipo (CHOAY, 2013), ganhando forças com os ideais de Le Corbusier (1993). O arquiteto franco-suíço apresenta seus princípios funcionalistas na Carta de Atenas, em 1933. Nela, se fundamenta o urbanismo modernista, caracterizado pelo zoneamento⁴ e pelas vias rápidas para os automóveis. Esse modelo foi duramente criticado por diversos autores, por ignorar categorias como rua, lugar, espaço (CASTELLS, 2012 apud MAGALHÃES, 2007). Na década de 60, a autora de *Morte e Vida das Grandes Cidades*, ataca estes princípios funcionalistas defendendo a ideia de diversidade social. Segundo Jacobs (2014), a diversidade⁵ se expressa nos espaços públicos, onde a rua é o principal elemento da cidade, sendo palco das diversas atividades e movimentos das pessoas.

Também na década de 60, Lefebvre (2010) definia a cidade como sendo a obra de todas as obras. O autor aponta que a forma como o urbanismo modernista pensa a cidade, com sua retidão, setorização e funcionalidade, fortaleceu para o desaparecimento da vida pública. A cidade não é somente composta por infraestruturas e materialidades, mas também por valores atribuídos aos lugares, aos costumes, histórias e práticas tradicionais. (LEFEBVRE, 2010)

A vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa; as pessoas (os “habitantes”) se deslocam num espaço que tende para a isotopia geométrica, cheia de ordens e de signos, e onde as diferenças qualitativas dos lugares e instantes não têm mais importância. Processo inevitável de dissolução das antigas formas, sem dúvida, mas que produz o sarcasmo, a miséria mental e social, a pobreza da vida cotidiana a partir do momento em que nada tomou o lugar dos símbolos, das apropriações, dos estilos, dos monumentos, dos tempos e ritmos, dos espaços qualificados e diferentes da cidade tradicional. (LEFEBVRE, 2010, p.83)

Ao apontar para a dissolução das antigas formas da cidade tradicional, Lefebvre (2010) inclui as categorias ignoradas pelo urbanismo modernista. Uma destas categorias, já citada, é o bairro. O bairro pode ser entendido como um domínio do ambiente social, um espaço urbano onde o morador conhece e é reconhecido. Dessa forma, “o bairro

⁴ Zoneamento segundo as classificações: habitar, trabalhar, locomover-se, cultivar o corpo e o espírito.
⁵ Para Jacobs (2014), a diversidade acontece quando há uma multiplicidade de serviços, quadras curtas, mistura de edificações em idades variadas e densidade urbana.

como uma porção do espaço público em geral (anônimo, de todo o mundo) em que se insinua pouco a pouco um espaço privado particularizado pelo fato do uso quase cotidiano desse espaço” (CERTEAU et al, 2003, p. 40).

A categoria de bairro tensiona a polarização público e privado. A partir dos limites da cidade, todo espaço dentro dela é um espaço urbano. Contudo, podemos classificá-los, em público e privado, de acordo com certas categorias e atribuição de valores que agem sobre eles. Para o antropólogo espanhol Manuel Delgado (2011) o espaço público é destinado para as relações em público, exercendo uma dimensão política, como sendo o lugar da democracia. Para o sociólogo brasileiro Rogério Proença Leite (2002), o “espaço urbano somente se constitui em um espaço público quando nele se conjugam certas configurações espaciais e um conjunto de ações” (LEITE, 2002, p. 116). O espaço público se dá através de uma construção social, que atribui àquele espaço uma noção de pertencimento e identidade de grupos sociais, que compartilham a vida urbana, as dimensões simbólicas e os valores que fortalecem a memória coletiva e a identidade do lugar.

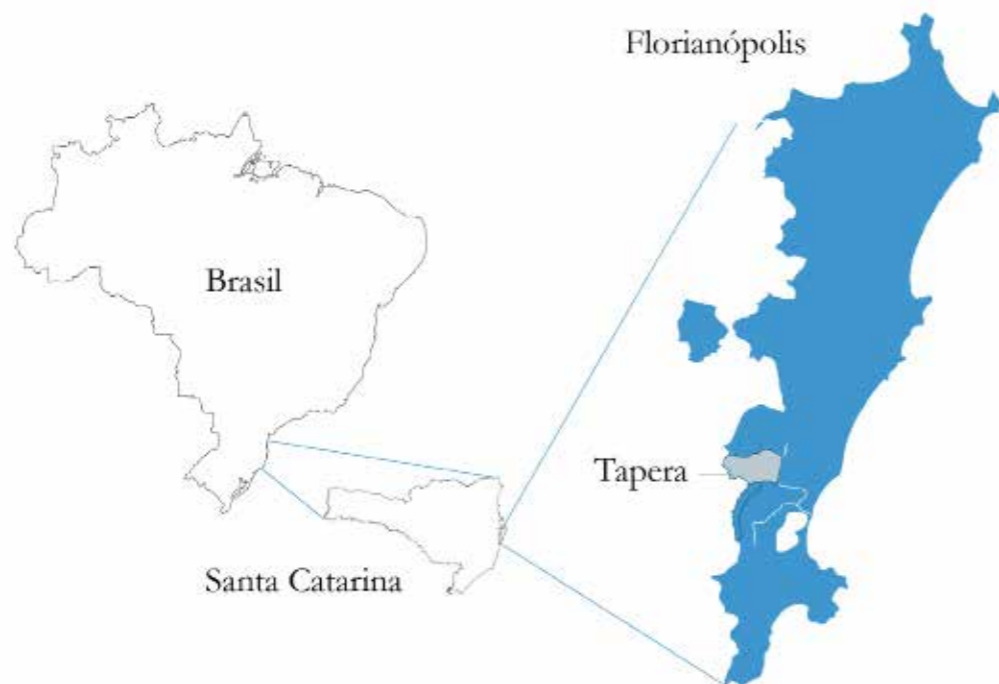
Embora o espaço público se constitua, na maioria das vezes, no espaço urbano, devemos entendê-lo como algo que ultrapassa a rua; como uma dimensão socioespacial da vida urbana, caracterizada fundamentalmente pelas ações que atribuem sentidos a certos espaços da cidade e são por eles influenciadas. (LEITE, 2002, p. 116)

Permanecendo no âmbito brasileiro, os autores de *Quando a rua vira casa*, buscaram uma gramática e formularam um sistema de categorias e relações. Para Vogel, Mello e Mollica (2017), há três sistemas que se articulam: espaço, valores e atividades. O espaço abrange um recorte físico, englobando as categorias presentes nele, que no caso deste artigo são os ranchos, a praia e o mar. Os valores abrangem noções de público e privado, também travestidos de outras noções como visível e invisível, meu e nosso. E as atividades conjugam os três sistemas dando função às categorias e definindo as noções a partir do uso (VOGEL; MELLO; MOLLICA, 2017).

Para os antropólogos, o espaço é sempre o espaço de ou para alguma coisa, assim como as coisas só podem acontecer ou estar em algum espaço. O espaço não escolhe as atividades ou objetos, é a atividade e os objetos quem escolhe os espaços, qualificando-o (VOGEL; MELLO 1979). A partir da prática, atribui-se valor. “Quem pratica o espaço é também, de maneira muito sutil, aquele que o produz” (MELLO; VOGEL, 1979, p. 4). Dessa forma, o espaço não se classifica como um mero suporte físico, e sim como um integrante organizador e participante das relações sociais. Em resumo, para De Certeau, “o espaço é um lugar praticado” (CERTEAU, 1994, p. 184).

Entendendo as diferenças entre os preceitos da cidade tradicional e contemporânea, a noção de bairro e a qualificação entre os espaços públicos e privados, o objetivo é fazer uma leitura socioespacial da localidade dos Ranchos da Bica, compreendendo como as atividades e a atribuição de valores ao lugar, tensionam as relações público-privado, articulando também com os conflitos estéticos e territoriais que os ranchos estão envolvidos, considerando as influências da revitalização da orla da Praia da Tapera.

Para fazer essa leitura espacial, foram realizadas frequentes caminhadas fotográficas, com observação ativa e participante, em diferentes dias e períodos do dia. Posteriormente, as reflexões da caminhada eram escritas em diários de campo, junto da análise fotográfica e conversas com os moradores. Dessa maneira, estabeleço contato com o território a partir de dois momentos: caminhando e fotografando, e mais tarde, analisando as fotos e escrevendo.



Neste artigo, utilizei os dados presentes em quatro diários de campo e a partir deles, classifiquei a localidade em três categorias: ranchos, praia e mar. As categorias serão analisadas a partir das atividades que os espaços recebem e sob quais valores elas operam. Depois disso, discorro sobre os tensionamentos entre as visões de cidade, os conflitos territoriais e estéticos que envolvem os Ranchos da Bica.

O recorte físico

A Tapera da Base⁶ é um bairro periférico, localizado no sul da ilha de Santa Catarina, Florianópolis. Com a implantação do Centro de Aviação Naval, em 1922, o bairro passou a ser ocupado por trabalhadores do Centro de Aviação Naval. Em 1941 o centro se torna a Base Aérea de Florianópolis (BAFL), estabelecendo uma relação muito próxima com o bairro através de escolas, passagens e trabalho. Em 1960, o bairro teve suas primeiras casas ao longo da Rodovia Açoriana, considerada a via geral⁷, principalmente próximo a sua praia e a entrada da BAFL, caracterizando como casas de veraneio, de trabalhadores da BAFL e ranchos de pesca.

A Tapera possui um balneário e duas ilhas em sua paisagem, a ilha das Laranjeiras e a ilha Dona Francisca. De areia grossa e mar calmo, a praia da Tapera é um local de respiro, lazer e encontros para os moradores do bairro. As atividades ligadas à praia giram em torno da pesca, de esportes náuticos, dos bares, da fé e do lazer.

Os ranchos

É na praia da Tapera que se localizam os Ranchos da Bica. A localidade é chamada assim por conter uma bica d'água, ponto de referência para os moradores da Tapera. A bica será mais descrita na análise da categoria praia. O conjunto foi formado de maneira espontânea, implantado sob um costão, acessado em meio às pedras e contendo uma pequena faixa de areia. Foi escolhido por ser um espaço ativo, movimentado e

⁶ O nome Tapera é de origem tupi. É formada por tawa (aldeia de índios) e pvera (que foi), sendo assim, a aldeia que foi. Neste artigo, chamarei apenas de Tapera, como os moradores assim a chamam.

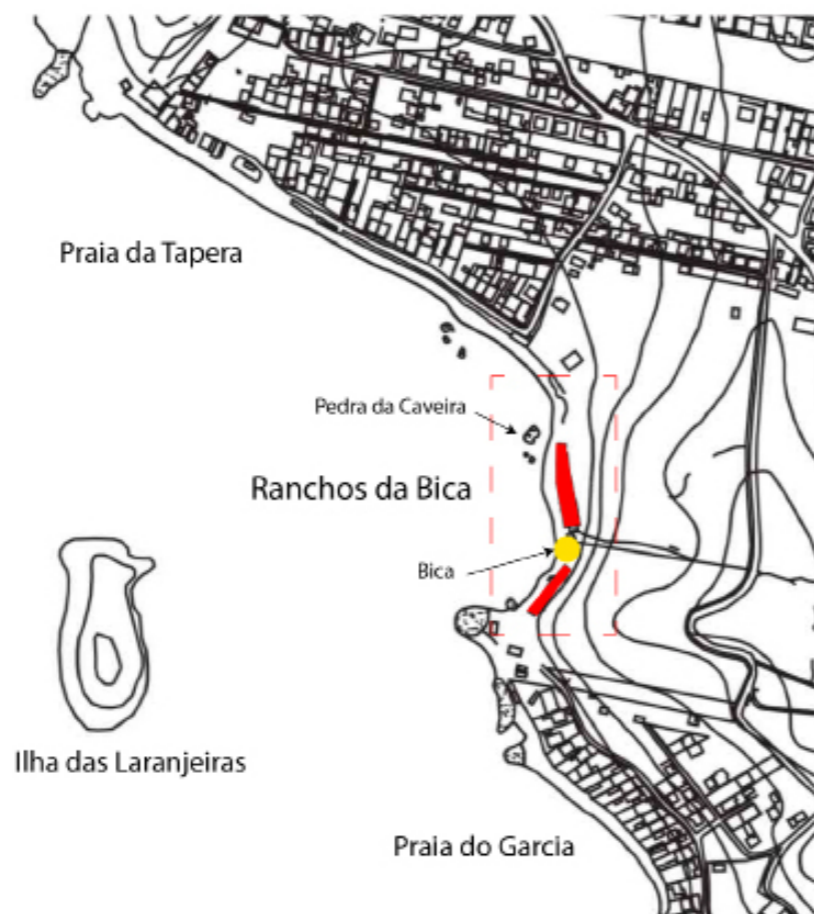
⁷ Terminologia comum em Florianópolis. Significa a via que liga o bairro aos outros.



Figura 2 - Praia da Tapera, acervo de Artur Hugo da Rosa, 2021. Figura 3 - vista para os Ranchos da Bica, acervo de Artur Hugo da Rosa, 2021.

disputado. Uma parte destes ranchos são heranças de família, passados de geração em geração. Outra parte já foi vendida a terceiros e seus atuais donos não são moradores do bairro. Mesmo os de "fora", há um respeito e uma admiração pelo lugar. Ao todo, há 33 ranchos de pesca, incluindo a sede da Associação de Pescadores Artesanais da Tapera (APAT). Durante os dias de semana, os ranchos mais utilizados são aqueles cujos donos são moradores do bairro. Já nos fins de semana, os pescadores de "fora" vem para seus ranchos. Aqueles ligados a uma pesca diária, possuem local para venda de peixe e costumam ficar com as portas abertas.

A presença dos ranchos simboliza a materialização do território da pesca. Apesar da Tapera ser uma das colônias mais antigas em Florianópolis, os primeiros ranchos surgiram em outros pontos da praia. Estima-se, a partir de um relato de um antigo morador, que o primeiro rancho a ser construído na localidade da bica foi em meados da década de 1970.



Foi o Pescador 1 que fez o primeiro rancho. Eu ajudei a fazer. O rancho está lá no mesmo lugar, até hoje, que é o do Pescador 2. A bica também já existia, sempre deu muita água, mas a turma não dava bola [...] eu podia ter pegado um rancho ali. Na época não tinha ninguém, era eu e o Pescador 1. Aí todo mundo foi pegando. Hoje, essas duas canoas que estão ali, tudo tinha rancho. Venderam e colocaram a canoa na praia (RODRIGUES, 2022).

Os ranchos possuem tipologias diferentes entre si. Fruto da autoconstrução, do trabalho de final de semana, com ajuda de parentes e vizinhos. Alguns foram construídos em madeira e outros em alvenaria. A maneira de construir revela a identidade de cada pescador, que se manifesta na cor, nas decorações e no nome do rancho. A maioria possui um andar, e alguns poucos, possuem dois andares. O rancho 8 do “Vô Vitor”, por exemplo, foi feito com estrutura roliça de eucalipto e vedado com tábuas de frontal orientadas na vertical. A cobertura com telhas de fibrocimento, sem forro, aparecendo as ripas. É comum o uso de tubos de esgoto como calhas para da água da chuva. Geralmente, as instalações elétricas ficam aparentes. Não há afastamento entre os ranchos. Em um caso específico, a união de um rancho, feito de bloco de concreto, com um andar, é colado a outro, de alvenaria rebocado, de maneira rústica, com um segundo andar em madeira, com tábuas e mata-juntas, uma grande janela de madeira com veneziana, telhas de fibrocimento e calhas de PVC. Uma grande diversidade arquitetônica. Os ranchos de pescadores com suas tipologias diferenciadas – materialização dos níveis de pertencimento ao território – foram analisados também por Castells e Lino (2015) em Laguna/SC.

Durante as caminhadas, alguns ranchos estavam abertos. Um destes, construído em alvenaria, guardava uma canoa motorizada, de madeira, nas cores vermelha e branca, sob estivas⁸. Na parede, coletes salva-vidas, cordas, remos, e outros equipamentos

⁸ Peça de madeira que auxilia na movimentação das embarcações, tanto para retirar quanto para entrar no mar.



Interior dos ranchos



Exemplo de encontros de técnicas construtivas



A abertura do rancho, que significa o uso privativo do espaço imediato da praia



A implantação dos Ranchos da Bica



A entrada no território

de pesca. Outro rancho que pude observar era bastante organizado. Os equipamentos tinham seu lugar. As capas de chuva eram colocadas lado a lado atrás da porta, enfileiradas. Neste rancho havia uma gruta, feitas de concreto e conchas, acolhendo um pescador negro, segurando um peixe dentro de uma canoa. Ao lado, tinha uma imagem de Nossa Senhora Aparecida.

A praia

O espaço da praia acontece entre as pedras do costão e os ranchos. Há uma croa⁹, onde é usado para a chegadas e a partida dos botes e canoas. A faixa de areia é ocupada por canoas e embarcações, redes cobertas por lonas e outras ferramentas de uso diário da pesca. A praia se configura como um espaço de manutenção e depósito

⁹ Uma bancada de areia, onde é possível adentrar o mar a pé de forma gradual.



de redes e embarcações, além da limpeza dos pescados. Com os ranchos de portas abertas, é local de encontros, como churrascos e rodas de conversa, criando uma sociabilidade particular e importante na vida dos pescadores.

Em meio a chegadas de barcos, famílias caminhando pelo local, enchendo suas garrafas na bica e crianças brincando na areia, parei para registrar e conversar com um pescador. Ele estava limpando os peixes capturados naquela manhã. Fazia os cortes necessários na cabeça e ao longo do corpo, retirava o que não queria e jogava no mar. A carne fresca atraía gaivotas, que voavam baixo e se alimentavam.

Logo no início, sob o costão, há uma instalação de apoio a serviços de limpeza e preparo do de produtos da maricultura. Essa instalação de apoio conta com uma cobertura e lanternas de ostras penduradas. Com o auxílio de uma pia e uma bancada de granito, se limpa ostras e mariscos. A praia e os Ranchos da Bica também são locais de comércio, onde se vendem ostras, mariscos, berbigão, peixes diversos e camarão.

Outros motivos que criam movimento neste local, paralelos à pesca, é a presença da Bica d'água. A bica é uma fonte de água potável muito antiga no local. É cuidada e preservada pelos pescadores e moradores do bairro. É recorrente avistar pessoas andando com garrafas d'água na Rua da Praia. Além da bica, o local é passagem para recantos pitorescos da Tapera, como a praia do Garcia, que fica mais afastada e menos frequentada, sendo local de preferência para aqueles que querem mais privacidade. Antes de acessar a praia do Garcia, há um local onde se improvisa uma sala e cozinha a céu aberto. Há um tronco utilizado como banco, usado por jovens para fumar. Neste local, há uma pia inox apoiada entre as pedras do costão, usada para escamar os peixes.

Montaner e Muxí (2021) trazem em seu livro Política e Arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista, o termo urbanismo comum. Segundo os autores, "o comum exprime uma concepção específica da vida, da natureza e do tempo, e também se exprime no espaço e no território" (MONTANER; MUXÍ, 2021, p. 89). Entre as interpretações do espaço comum, está a reformulação deste espaço para além de uma polarização entre as esferas pública e privada. Perspectiva que considero que ancora o uso do espaço da praia dos Ranchos da Bica.

O uso da praia, como um espaço público, é regido por regras estabelecidas pelos próprios pescadores através de sua Associação. Cartazes como "proibido subir e mexer nas embarcações", "proibido urinar neste local, seja consciente" e "Não jogue lixo no chão", demonstram cuidados com seus pertences e com a praia, como bem público e de todo mundo. Dessa forma, é possível considerar que as regras respondem, também, aos cuidados exigidos, pelos moradores do lugar, pelo bom uso da bica d'água.

O mar

O mar da baía sul, as pedras, barcos e as ilhas das Laranjeiras e Dona Francisca, compõem a paisagem da praia. O espaço do mar é utilizado para deixar as embarcações na poita¹⁰, para os esportes e brincadeiras nas pedras. Os nativos têm uma relação muito próxima com as pedras. Estas pedras são palcos de brincadeiras e muitas delas têm nome. Pedra da caveira, do Duca, do Bolo, da Laje, da Velha, do Forno. É comum ver as crianças saltarem da "Pedra da Caveira" no verão, tornando-se uma prática particular da Praia da Tapera. As pedras também viram locais de permanência, namoro e fruição da paisagem. Outra prática tradicional, de quem é nativo, é ir para a ilha das laranjeiras a nado.

Além do lazer, o mar é um ambiente de trabalho para os pescadores. Manter a ordem e organização é primordial. Os caminhos que evitam pedras e lajes submersas e o local onde se jogam as redes é conhecimento acumulado do pescador da Tapera. Se confeccionam bandeiras para sinalização das redes e embarcações. Durante uma caminhada, paro numa roda de conversa entre três pescadores. Um deles estava preparando uma bandeira, para sinalizar a localização da rede. O pescador estava recortando um guarda-sol¹¹, amarelo e vermelho. Segundo ele, as cores tornariam a bandeira mais visíveis em alto mar. Ele relatou um caso, onde uma embarcação da Marinha passou por cima da rede e da bandeira. Para este pescador, era um absurdo a própria Marinha cometer este tipo de erro.

¹⁰ Objeto pesado, também conhecido como âncora, usado para evitar que as embarcações se movam no mar.

¹¹ Um guarda-sol das lojas Koerich, popular aqui em Florianópolis.



Os tensionamentos entre visões de cidade

No caso da Tapera, os Ranchos da Bica são frutos de uma cidade ainda tradicional em seus costumes, que traduzem referências locais nos modos de apropriação e valorização do seu espaço público. As apropriações socioespaciais da praia e do mar, deixam claro a variedade de tensões público-privado que se manifestam nas relações entre o que é trabalho ou lazer, o que é meu e o que é nosso. O local pode ser entendido como um espaço qualificado pelo homem comum (CASTELLS, 2012 apud CERTEAU, 1994), que exprime uma concepção específica da vida destes homens da pesca. Ao mesmo tempo, é também um espaço público, onde se manifestam outros tipos de valores, que em conjunto, criam pertencimento ao lugar. A mudança do caráter acontece quando os ranchos viram casas e quando a praia vira quintal. As categorias casa e quintal representam os usos e as atribuições de valores da vida privativa do pescador, através de critérios de propriedade e demarcação da vida privada (CASTELLS; LINO, 2015).

Os tensionamentos entre as esferas pública e privada da localidade dos Ranchos da Bica, são gerados pelo modo de apropriação dos pescadores e moradores, fazendo com que se crie características particulares ao lugar, operando conforme a categoria de bairro (CERTEAU et al, 2003), descrito na introdução deste artigo. Estas características, pouco compreendidas, são questionadas pelo Ministério Público de Santa Catarina, através de um decreto¹² 20.180/19, da lei orgânica do município, que “os ranchos não são mais ranchos”. A integridade construtiva é vista como precária e o principal argumento é o uso alternativo dos ranchos como casa. Neste caso, os ranchos deveriam ser usados somente para a pesca, servindo de depósito para as embarcações e equipamentos de pesca.

A comissão de pesca da Prefeitura elaborou um levantamento dos ranchos entre 2017 e 2018. Segundo a Prefeitura, as Associações de Pescadores também colaboraram com o levantamento e participaram das decisões, principalmente no que se refere a regularização dos ranchos. Ao acompanhar a primeira reunião com os pescadores da Tapera, fica notável a cooperação dos pescadores frente a regularização, colaborando também com as frentes de representação política do bairro. Há aqueles que querem se regularizar e não perder os ranchos, geralmente nativos cuja fonte de renda principal é a pesca.

Se tratando de aspectos territoriais, o Plano Diretor de 2014, traz um discurso de garantia dos valores sociais, de desenvolvimento sustentável e proteção ao patrimônio cultural, no qual é colocado em primeiro plano para a divisão territorial. Os ranchos, apesar de estarem construídos em Áreas de Preservação Permanente (APP) e em terrenos de marinha, em tese, são protegidos pelo Plano Diretor, assegurando a manifestação cultural e seus lugares de realização (FLORIANÓPOLIS, 2014).

Art. 51. São usos permitidos em APP as atividades eventuais ou de baixo impacto ambiental como a implantação de trilhas para o desenvolvimento do ecoturismo, a construção de rampa de lançamento de barcos e pequeno ancoradouro, e a implantação de parques urbanos e parques lineares, inclusive com suas instalações de apoio, bem como a construção ou reforma de rancho destinado à pesca artesanal e edificações destinadas à atividade da aquicultura. (FLORIANÓPOLIS, 2014, p. 26)

Art. 120. Os terrenos de marinha são *non aedificandi*, ressalvados os usos públicos necessários e as seguintes exceções:

II – Quando o uso das edificações tais como ranchos e outras edificações sumárias para abrigo de embarcações e equipamentos de trabalho, destinar-se à prática da pesca artesanal, da aquicultura e do extrativismo marinho de conchas e moluscos respeitadas as normas de ocupação previstas nesta Lei Complementar. (FLORIANÓPOLIS, 2014, p. 43)

Portanto, a localização destes ranchos é amparada por lei. Outros pontos a serem levados em consideração, são a dependência da pesca e da economia do mar, fatores substanciais da vida cotidiana e subsistência do pescador artesanal. Parte dessa vida

¹² O Decreto visa a regularização dos ranchos. Para os ranchos localizados em terrenos de marinha, como os Ranchos da Bica, devem ser regularizados num prazo de dois anos, sob pena de remoção. Entre outros temas, o decreto defende o uso exclusivamente para atividade pesqueira. O decreto citado pode ser lido no link: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/ff/florianopolis/decreto/2019/2018/20180/decreto-n-20180-2019-regulamenta-o-art-5-x-o-art-51-ii-o-art-120-2-e-o-caput-do-art-123-todos-da-lei-complementar-n-482-de-2017>

se passa nos ranchos. É preciso considerar que o pescador artesanal é um trabalhador e seu rancho reflete seu lugar de trabalho, e também de descanso, devendo haver garantias de condições dignas para exercer suas atividades.

Se tratando de aspectos estéticos, o decreto citado anteriormente visa a regularização dos ranchos de pesca situados em terrenos de marinha. No caso dos Ranchos da Bica, o risco é ignorar a diversidade do lugar e especificidades locais - como os diversos usos e apropriações descritas nas categorias analisadas - caindo numa homogeneização da paisagem, conforme a reflexão feita na introdução deste artigo. O desconhecimento da diversidade, por parte das políticas públicas, se pauta na criação de um lugar imaginado (CASTELLS, 2012). Se repete a lógica do pensamento progressista e higienizante: o lugar é visto como um local “bagunçado”. Sua regularização é, paralelamente, reforçada junto ao processo de revitalização da orla, acompanhando os novos preceitos estéticos estabelecidos. Padronizar os Ranchos da Bica, serve a quem?

Considerações finais

Sobre os estudos de apropriação dos espaços públicos, o arquiteto Jan Gehl (2015), em seu livro *Cidade Para Pessoas*, defende um planejamento urbano pautado nas pessoas e na vida urbana. É um caminho inverso ao urbanismo modernista, aos moldes de Le Corbusier, conforme mencionado na introdução. A cidade contemporânea, concebida como plural e diversificada, comporta variadas culturas que exprimem valores no espaço público (MONTANER; MUXÍ, 2014). Cada bairro reflete valores e práticas culturais das pessoas que nele habitam, ou seja, suas músicas, seus imaginários, seus hábitos, seus alimentos, entre muitos outros fatores que se relacionam com a expressão e criação destes espaços (CERTEAU et al, 2003).

A leitura das formas de apropriação que acontecem em espaços públicos, nos ajudam a compreender, através das atividades e valores atribuídos aos usos, as transformações físicas e simbólicas, bem como entender os conflitos territoriais e estéticos. Mesmo o espaço sendo público, há determinados usos que trazem aspectos privativos, criando uma outra dinâmica, deixando claro novas regras ou condutas no uso deste espaço. Estas regras devem ser lidas, não só por aqueles que se apropriam do espaço público, mas também por aqueles que o visitam.

O limite público/privado, que parece ser a estrutura fundadora do bairro para a prática de um usuário, não é apenas uma separação, mas constitui uma separação que une. O público e o privado não são remetidos um de costas para o outro, como dois elementos exógenos, embora coexistentes; são muito mais, são sempre interdependentes um do outro, porque, no bairro, um não tem nenhuma significação sem o outro. (CERTEAU et al, 2003, p.43)

Entre as interpretações do espaço comum, está a reformulação deste espaço para além de uma polarização entre as esferas pública e privada. (MONTANER; MUXÍ, 2021). A pesca exerce, e não só ela, como também o uso da Bica, da nomeação das pedras e as brincadeiras feitas no mar, uma forte relação com a natureza, encarada aqui como um espaço comum e público. Essa relação é histórica, resultado de uma paisagem (SANTOS, 2012) que continua compartilhando e preservando valores ao bem comum. Importante destacar que terrenos da marinha são bens públicos e devem ter uma função social. O modo de valorização do lugar está pautado no compartilhamento dele, dos usos privativos e nos cuidados aos bens públicos, como o mar, a praia e a bica. A diversidade de usos cria tensões no território dos Ranchos da Bica. E, ao longo das gerações, a atividade pesqueira enriquece a paisagem da Praia da Tapera, porque

é resultado (SANTOS, 2012), de uma apropriação espontânea, exercendo a função social destes terrenos de marinha.

Para finalizar, tomo os argumentos de Delgado (2011), para preservar a identidade da praia, da paisagem, no intuito de um espaço público para todos, e ainda, que nele se exercesse uma dimensão política, como lugar da democracia e das relações em público. Outra questão que emerge para nós, na Praia da Tapera, é saber se essas mudanças em curso supracitadas, atingiriam o espaço vivido dos moradores locais: desde o destino incerto dos Ranchos da Bica, que como vimos, dão sentido ao espaço público da Praia da Tapera, a outras marcas do lugar, como por exemplo, a Bica D'água, as brincadeiras no mar, a presença dos meninos e adolescentes nas pedras nomeadas dessas águas, e entre tantas outras práticas identificadas, transformando a Praia da Tapera de um lugar para um não-lugar (AUGÉ, 1994), perdendo assim, no lugar público da praia, a democracia que Delgado defende.

Referências

- AUGÉ, Marc. *Não-Lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 1994.
- CASTELLS, Alicia Norma González. Reabilitações urbanas na cidade contemporânea: entre as formas de fazer a cidade e as formas de fazer na cidade. In: CASTELLS, Alicia Norma González et al (Org.). *Patrimônio Cultural e Cidade Contemporânea*. Florianópolis: Edufsc, 2012. Cap. 1, p. 19-28.
- CASTELLS, Alicia Norma González. Revitalizações Urbanas na Ilha da Magia (Florianópolis/SC). In: CASTELLS, Alicia Norma González; SANTOS, Jeana Laura da Cunha (Org.). *Patrimônio Cultural e museologia*. Florianópolis: Edufsc, 2014. Cap. 10, p. 175-189.
- CASTELLS, Alicia Norma González; LINO, Fátima Satsuki de Araujo. *Educar, Documentar e Valorizar para preservar: Pesca artesanal com auxílio dos botos em Laguna*. Laguna: edição do autor, 2015.
- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.
- CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. *A Invenção do Cotidiano 2. Morar, cozinhar*. Petrópolis: Vozes, 2003.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- CORBUSIER, Le. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Usp, 1993.
- DELGADO, Manuel. *El espacio público como ideología*. Madrid: Cataratas, 2011.
- RODRIGUES, Domingos. *Lembranças da Tapera*, praia da Tapera, entrevista, 7 mar. 2022.
- FLORIANÓPOLIS. *Lei complementar n. 482*, Gabinete do prefeito, Florianópolis, 17 jan. de 2014. Disponível em: <http://ipuf.pmf.sc.gov.br/plano-diretor/>. Acesso em: 12 mai. 2022.
- GEHL, Jan. *Cidade Para Pessoas*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. 3. ed. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2010.

LEITE, Rogerio Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na MangueTown. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, FapUNIFESP, v. 17, n. 49, p.115-134, 2002.

MELLO, Marco Antônio da Silva; VOGEL, Arno. Lições da Rua (ou Quando a Rua vira Casa): Algumas considerações sobre *habito* e *diligo* no meio urbano. *IBAM, FINEP*, p.1-15, 1979.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. *Política e Arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista*. São Paulo: Olhares, 2021.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Edusp, 2012.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.

VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva; MOLLICA, Orlando. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2017.

PERCEPÇÕES E DESDOBRAMENTOS SOBRE A SENSAÇÃO DE SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DO CONJUNTO JARDIM MAGUARI, EM BELÉM/PA

*PERCEPTIONS AND OUTCOMES ABOUT THE SENSE OF
SAFETY IN THE PUBLIC SPACES OF THE JARDIM MAGUARI
HOUSING COMPLEX, IN BELÉM/PA, BRAZIL*

*Licia Quoos Mayer¹,
Kayan Freitas de Araújo², Ana Paula Soares Müller³,
Raquel Weiss⁴ e Estevan Bacco Bilheri⁵*

Resumo

Este artigo propõe uma discussão sobre os desdobramentos de intervenções urbanas realizadas em espaços públicos do Conjunto Jardim Maguari, Belém/PA, como medida decorrente da sensação de insegurança em relação ao espaço público. Nesse sentido, a pesquisa busca compreender a percepção dos usuários sobre a sensação de segurança no local e o impacto das intervenções na dinâmica urbana. No geral, a discussão se concentra sobre dois padrões de intervenção recorrentes no conjunto habitacional: intervenções a partir de soluções temporárias e de baixo custo que buscam qualificar espaços ociosos e o fechamento de vias locais, no qual são formados aglomerados semelhantes a condomínios fechados. Para alcance do objetivo deste trabalho, realizou-se visitas exploratórias e a observação direta do espaço, além de entrevistas semiestruturadas e questionário para coleta de dados analíticos que contribuíram para a fundamentação das discussões apresentadas neste trabalho.

Palavras-chave: espaços públicos, intervenção urbana, apropriação, segurança pública.

Abstract

This article proposes a discussion about the unfolding of urban interventions carried out in public spaces of the Jardim Maguari Complex, Belém/PA, as a measure resulting

1 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP/UFSM), bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria.

2 Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP/UFSM), bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Arquiteto e Urbanista pela Faculdade Estácio de Belém (2020).

3 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP/UFSM), bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Engenheira Civil pela Universidade Federal de Santa Maria.

4 Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); mestre em Geomática pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM); professora adjunta do curso de Arquitetura e Urbanismo e do programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria; Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria.

5 Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (PROGRAU/UFPEL) e Arquiteto e Urbanista pela Universidade de Passo Fundo (UPF).

from the feeling of insecurity in relation to public space. In this sense, the research seeks to understand users' perception of the feeling of security in the place and the impact of interventions on urban dynamics. Overall, the discussion focuses on two patterns of recurrent intervention in the housing complex: interventions based on temporary and low-cost solutions that seek to qualify idle spaces and the closing of local roads, in which clusters similar to closed condominiums are formed. In order to reach the objective of this work, exploratory visits and direct observation of the space were carried out, in addition to semi-structured interviews and questionnaire to collect analytical data that contributed to the foundation of the discussions presented in this work.

Keywords: public spaces, urban intervention, appropriation, public security.

Introdução

Este artigo é uma extensão do trabalho apresentado no 3º Congresso Internacional de Cidadania, Espaço Público e Território (3º CIECIT) e um recorte da análise realizada para o trabalho de conclusão de curso intitulado “Plano de Bairro para o Conjunto Jardim Maguari” - produzido pelo autor Kayan Freitas de Araújo, o qual propôs elaborar diretrizes urbanísticas para melhorar aspectos do ambiente urbano com ênfase nos problemas locais e emergentes. Com base nisso, este artigo busca compreender as percepções sobre a sensação de segurança nos espaços livres do Conjunto Jardim Maguari e os desdobramentos decorrentes da apreensão dos usuários em relação ao conjunto habitacional.

Este trabalho é produto de uma inquietação provocada pela observação do número crescente de intervenções urbanas espontâneas no Conjunto Jardim Maguari que poderiam estar associadas a sensação de segurança devido às suas características físicas ou, até mesmo, defensivas. Com isso, realizou-se uma investigação para compreender as transformações na paisagem que poderiam estar associadas à sensação de segurança no conjunto habitacional para entender as ações atuais sobre os espaços livres públicos e seus resultados.

As cidades se transformam e é no espaço urbano em que estas se materializam, por meio das ações e características da população que ali habita. Nesses lugares ocorrem encontros e comunicações, expressando um resumo da diversidade socioespacial onde a problemática da coletividade se mostra e permite o diálogo (LIMA, 2015). O autor afirma que:

[...] nesses espaços as necessidades e vontades expressam-se em ações. E a problemática do conflito aflora mais nitidamente perante o cidadão. A diminuição do prestígio atualmente vem assim em consequência da sensação de perigo, o medo e a insegurança que se reflete (LIMA, 2015, p.18).

Santos (2017) afirma que a segurança pública se dá a partir da prestação de serviços e organização dentro do espaço, pois o mesmo é a representação concreta do local: os fatores sociais procedem e a população espera estar segura. Quando bem planejado, o espaço contribui na criação e manutenção da segurança pública.

O espaço urbano é local de atração de grandes massas. Suas relações complexas e a paisagem constantemente mutável refletem o desejo angustiante das pessoas que a tornam como um meio necessário para sua liberdade. Camadas de relações sociais, econômicas, históricas e ambientais se sobrepõem de forma a criar um lugar favorável à vida e ao trabalho. Entretanto, as constantes falhas na segurança pública,

causada em parte por um arranjo configuracional inadequado, fazem com que sua capacidade em assegurar relações sociais e liberdade seja controversa (GOMES, 2020, p. 3).

De acordo com Vargas, Uniarte e Cybis (2016), a segurança é expressada em dimensões subjetivas que correlacionam atributos físicos e comportamento pessoal, sendo estes: as percepções correlatas à causalidade entre o que se mede de maneira objetiva no ambiente; e as sensações que são individuais. A vitalidade dos espaços pode ser indicada pela presença de pessoas em determinado local. A sensação de segurança se conecta nesse quesito de acordo com o número populacional presente: quando este é baixo, há o afastamento e restrição de interações sociais e acesso às ações de cultura, lazer, trocas e um meio de vida saudável (BRANDÃO, 2017).

O planejamento de cidades e espaços urbanos seguros depende do quanto estes espaços são convidativos à população, de modo a estimular tanto a permanência quanto a circulação de pessoas, o que promove uma relação de vigilância mútua e contínua. A sensação de segurança urbana é ampliada quando há interação entre os lotes privados e os espaços públicos, estimulando a ocupação das ruas e espaços urbanos em sintonia com a estrutura local (GEHL, 2013; JACOBS, 2011).

Para obter segurança nos espaços públicos as populações se apropriam de distintas soluções. O urbanismo tático é um exemplo de intervenção, por parte da população e técnicos, que busca soluções rápidas para problemáticas urbanas. Segundo Silva (2020) esta é uma prática urbana recente caracterizada pelo baixo custo e que, de em certa medida, promove o direito à cidade, segurança, cultura e lazer, por meio ações como oficinas, pinturas, inserção de mobiliários, entre outras. Para Silva (2020, p.3), “o método de planejamento permite à população envolvida nas soluções projetuais, o que acaba aproximando o cidadão e criando uma relação com a cidade”.

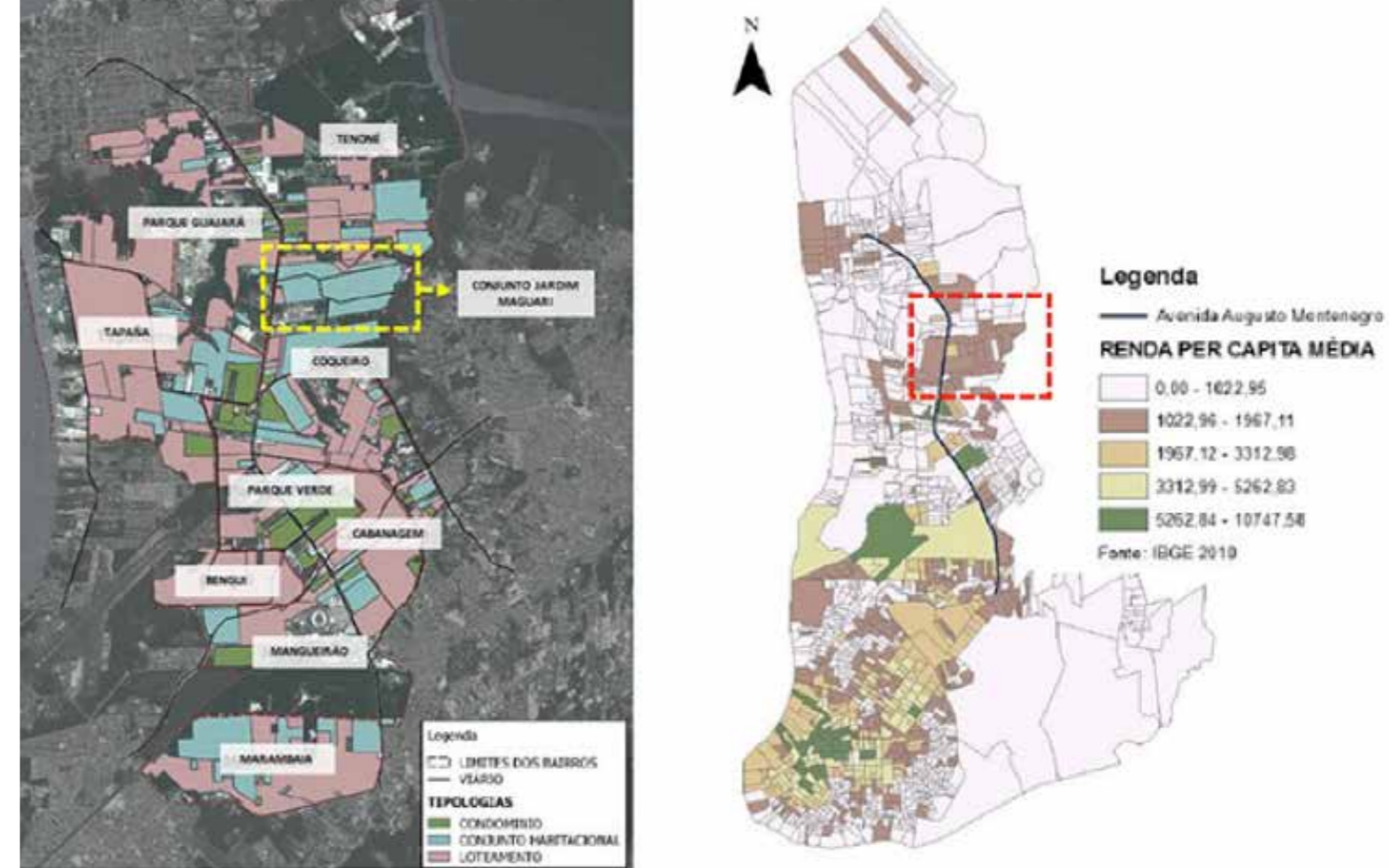
Busca-se por meio dessas alternativas o direito à cidade, e a garantia da recuperação e apropriação de determinados locais. Essa abordagem traz ações que mesmo que mínimas de alguma forma são representativas e abrem espaço para questionamentos (ALVES, 2018). A partir disso, o presente artigo objetiva trazer uma análise da sensação de segurança, por meio da percepção dos usuários do espaço público, do Conjunto Jardim Maguari, Belém, Pará, e estabelecer discussões sobre a implantação de distintas situações de intervenção urbana e inserção de medidas preventivas relacionadas à segurança pública no conjunto habitacional.

Procedimentos metodológicos

A pesquisa é delineada a partir de visitas exploratórias periódicas contínuas⁶, realizadas para compreender a vivência e apreensão do espaço livre público pelos usuários. Outros métodos de pesquisa foram utilizados de forma combinada para complementar e validar os dados coletados: a aplicação de entrevistas semiestruturadas, de questionário e a observação direta do espaço.

As entrevistas e o questionário foram aplicados em período anterior ao contexto pandêmico provocado pela disseminação do coronavírus (Sars-CoV-2). Portanto, a coleta de dados corresponde a uma amostra de percepções sobre os espaços públicos

⁶ As visitas exploratórias foram realizadas em dias específicos para compreender a dinâmica local tanto em dias úteis quanto nos finais de semana em todos os turnos como estratégia para aprofundar a análise sobre o espaço público. Portanto, a investigação considerou a análise do espaço público em dois dias úteis, no sábado e domingo, tanto nos turnos matutino e vespertino quanto no noturno.



do Conjunto Jardim Maguari antes das alterações na dinâmica urbana. Em geral, tanto as entrevistas quanto o questionário foram aplicados entre janeiro e fevereiro de 2020, mas aplicados a públicos específicos, de acordo com seu respectivo propósito.

As entrevistas⁷ foram realizadas com moradores, comerciantes e transeuntes para análise qualitativa do espaço público. Dentro desses grupos, foi abordada a percepção de homens e mulheres, assim como crianças, adultos e idosos, de forma a extrair dados aproximados e coesos à realidade local e que expressasse diferentes percepções sobre um mesmo lugar. O questionário⁸ aplicado buscou medir a sensação de segurança dos usuários por meio de uma escala de valores, sendo este divulgado publicamente e de forma *online* no período da coleta de dados como forma de alcançar um número maior de voluntários.

Contexto da pesquisa

De acordo com dados do último Censo do IBGE (2010), o bairro Coqueiro apresenta uma população de 51.766 habitantes, representando 3,7% da população da cidade de Belém. Ainda, os residentes do bairro, sendo em sua maioria mulheres (52,7% dos habitantes), encontram-se alocados em 15.470 domicílios (IBGE, 2010). Ainda em relação a dados estatísticos, de acordo com levantamento realizado Souza (2016) com base nos dados do IBGE (2010), os setores censitários que compreendem o espaço urbano do Conjunto Jardim Maguari, principalmente, possuem renda per capita média baixa entre 1022,96 e 3312,98, mas ainda assim destoante dos bairros adjacentes (Figura 1).

⁷ Ressalta-se que os voluntários de pesquisa entrevistados não são identificados com seus nomes verdadeiros, isto é, refere-se a eles com nomes fictícios para preservar a identidade do entrevistado.

⁸ As questões abordadas nos questionários e nas entrevistas podem ser acompanhadas no Apêndice deste artigo. É importante dizer que, alguns assuntos comentados são extensões de discussões provocadas pelas mesmas perguntas descritas nesse apêndice.

Figura 1 – Contexto econômico e habitacional de região próxima ao Conjunto Jardim Maguari. Fonte: elaborado por Souza (2016).

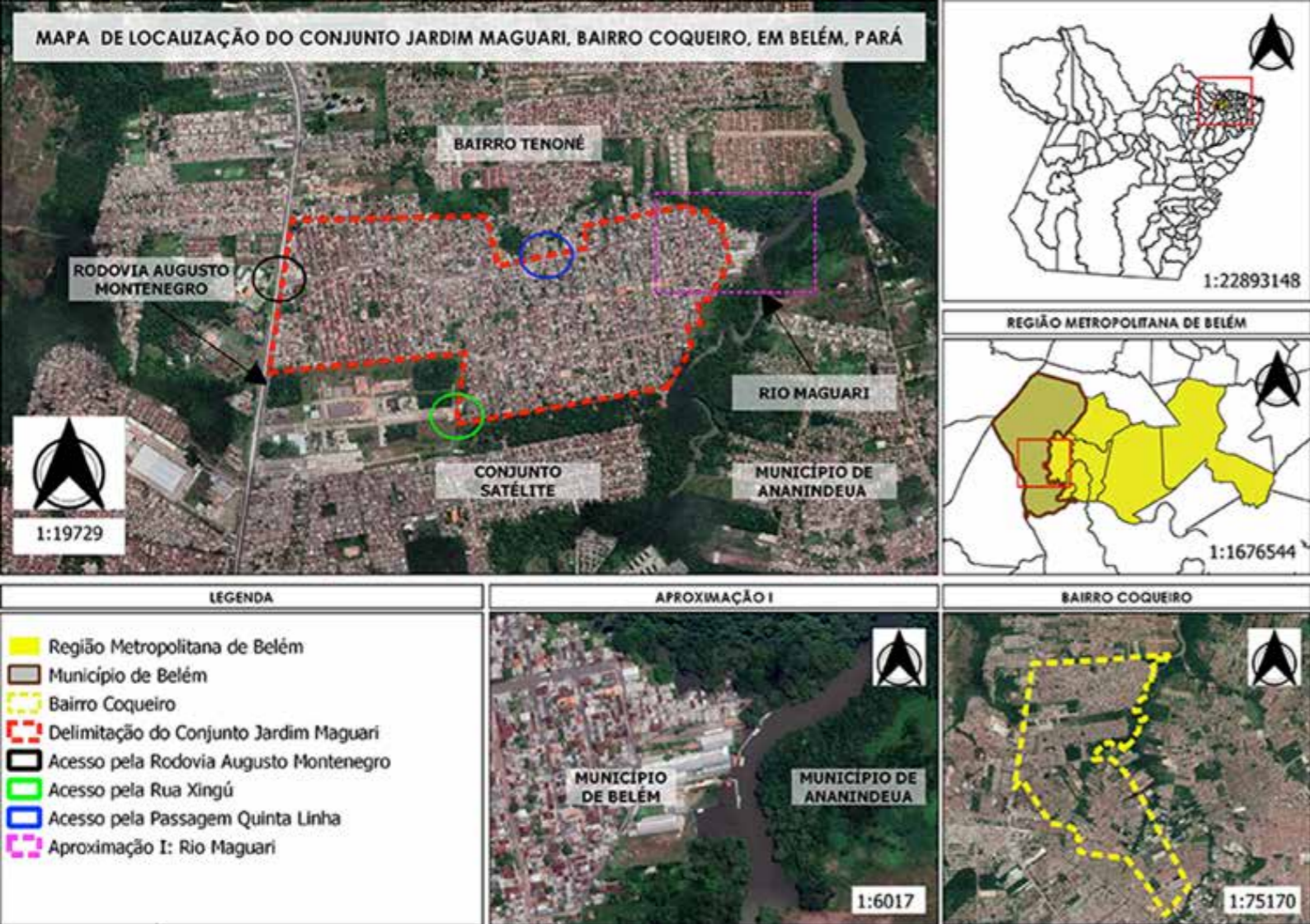


Figura 2 – Mapa de localização do Conjunto Jardim Maguari. Fonte: elaborado por Araújo (2020) a partir da base de dados da CODEM (2020) e BELÉM (2008).

O Conjunto Jardim Maguari (Figura 2), projeto de habitação da década de 1970, está localizado no bairro Coqueiro - Belém (PA) com acesso pela Avenida Augusto Montenegro (Via arterial), Rua Xingú (Integração com o Conjunto Satélite) e pela Passagem Quinta Linha (Integração com o bairro Tenoné). O conjunto habitacional se destaca por sua extensão territorial, caracterização urbana e ambiental, e por sua população⁹, equivalente a 27,75 % do total do bairro, cerca de 14.373 habitantes, distribuídos em 1.417.052 m² de área¹⁰, equivalente a 20,64 % da área total do bairro.

O Conjunto Jardim Maguari está inserido nas Zonas de Ambiente Urbano (ZAU) classificadas como 4 e 6-IV. Conforme o Plano Diretor da cidade, a ZAU 4 “caracteriza-se por ter uso predominantemente residencial, atividades econômicas dispersas, presença de núcleos industriais, carência de equipamentos públicos, infraestrutura não consolidada, terrenos subutilizados ou não utilizados”, entre outros (BELÉM, 2008, p. 51). Já a ZAU 6 - Setor IV se caracteriza pela “predominância de uso residencial, com tendência à verticalização de até quatro pavimentos, condomínios horizontais e por atividades econômicas de porte médio” (BELÉM, 2008, p. 55).

⁹ Análise feita por setores, portanto, não considera apenas a população do Conjunto Jardim Maguari, mas também aglomerados que surgiram como linha de expansão. Os setores considerados foram: 150140245000221 – 1.024 hab.; 150140245000151 – 1.082 hab.; 150140245000149 – 965 hab.; 150140245000146 – 1.476 hab.; 150140245000145 – 1.503 hab.; 150140245000147 – 1.082 hab.; 150140245000148 – 1.076 hab.; 150 – 1.105 hab.; 150140245000220 – 1.027 hab.; 150140245000152 – 1.609 hab.; 150140245000153 – 1.237 hab.; 150140245000154 – 1.187 hab. Ambos localizados no Distrito Administrativo do Benguí.

¹⁰ Conforme o perímetro do Conjunto Jardim Maguari informado pela Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM) em arquivo digital no formato “dwg”.

Desse modo, o Conjunto Jardim Maguari é composto, majoritariamente, por construções de uso residencial, com esporádicas edificações voltadas às atividades econômicas e uma tipologia principalmente horizontal, além de infraestrutura não consolidada e equipamentos públicos escassos. O Conjunto também coexiste com outros usos e ocupações do território dentro do bairro, como áreas de condomínios fechados ou de loteamentos irregulares. Esta configuração urbana diversa reforça a segregação socioespacial existente na região, evidenciando características que promovem uma limitação no exercício da cidadania e no direito à cidade de parcelas da população. Ainda, o conjunto habitacional apresenta um sistema viário integrado, com traçado urbano ortogonal e disponibilidade de áreas verdes e não utilizadas.

Percepção sobre a sensação de segurança nos espaços públicos do Conjunto Jardim Maguari: desdobramentos, conflitos e perspectiva futura

Esta seção apresenta as intervenções urbanas mais significativas no Conjunto Jardim Maguari provocadas pela sensação de insegurança nos espaços públicos decorrentes do aumento no número de relatos sobre assaltos e furtos, principalmente. É pertinente considerar que, de acordo com o Anuário Estatístico de Belém (2012), o bairro Coqueiro foi classificado em sexto lugar quando o assunto é segurança pública - índice de criminalidade, isto significa que o bairro figura entre um dos mais inseguros da cidade de Belém. Embora os dados coletados sejam baseados no levantamento do IBGE no ano de 2010 estarem desatualizados, a sensação de insegurança dos moradores do conjunto habitacional aumenta proporcionalmente às intervenções urbanas para mitigar tais problemáticas.

A pesquisa¹¹ realizada questionou os voluntários sobre sua avaliação em relação a sensação de segurança nos espaços públicos do conjunto habitacional a partir da aplicação de questionário com moradores e transeuntes. A devolutiva dos entrevistados revelou que a sensação de insegurança é significativa em quem frequenta o local. A maior parte dos entrevistados — 58,5% deles — afirmaram se sentir inseguros na região, especialmente durante a noite, devido à reincidência de assaltos no local, enquanto 35,1% dos participantes mencionaram que se sentem razoavelmente inseguros ao transitarem pela região. Apenas 6,3% dos voluntários que participaram da pesquisa afirmaram se sentirem seguros no Conjunto Jardim Maguari. Mas ainda assim, essa sensação de segurança que representa cerca de 6,3% dos entrevistados pode estar atrelada às formas de vivência do espaço público.

Diante desse contexto, a intervenção urbana se torna um viés à população e alternativa para mudar a percepção sobre a sensação de segurança nos espaços públicos do Conjunto Jardim Maguari. De um modo geral, as intervenções acontecem sem assessoramento técnico, quase sempre sem apoio ou consentimento da gestão pública e se concentram tanto em regiões mais valorizadas, cujo padrão construtivo é mais elevado, quanto em regiões menos valorizadas. Com base nisso, identifica-se dois padrões de intervenção urbana predominantes: as apropriações de espaços públicos a partir de soluções temporárias e o fechamento de vias locais (restrição de acesso).

Macedo e Almeida (2015, p. 2) entendem a intervenção urbana “como ação sobre algo, que acarreta reações diretas ou indiretas; ato de se envolver em uma situação, para evitar ou incentivar que algo aconteça; alteração do estabelecido; interação, intermediação, interferência, incisão, contribuição”. De modo geral, as intervenções

¹¹ Esta pesquisa foi realizada entre 17/12/2019 e 05/02/2020 a partir da aplicação de questionário online com a participação de 111 voluntários que afirmaram frequentar o Conjunto Jardim Maguari.



têm como característica em comum o colaborativismo da população em melhorar a qualidade do ambiente urbano, portanto, poderiam ser denominadas também de intervenções urbanas colaborativas.

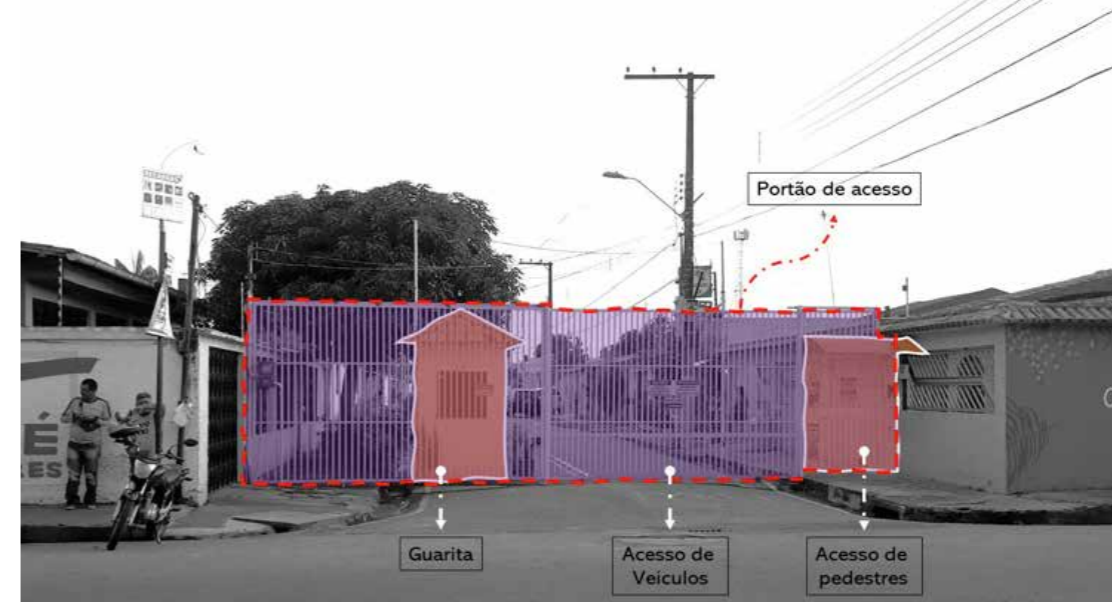
As apropriações de espaços públicos no Conjunto Jardim Maguari têm por objetivos principais recuperar espaços degradados ambientalmente, agregar função social à espaços ociosos e ofertar lazer à população local a partir de soluções temporárias fundamentadas no urbanismo tático que, conforme Lydon e Garcia (2015) e Hamra (2018), pode ser entendida como ferramenta de intervenção urbana para discussão sobre determinada questão e início de um novo padrão de comportamento caracterizada, em especial, pelo baixo custo, produção flexível e pela resposta rápida ao problema.

Em relação a sensação de segurança, direciona-se a discussão sobre os espaços ociosos do conjunto habitacional por gerar uma atmosfera favorável à ocupação do espaço público por usuários de drogas e o tornar o local suscetível a assaltos, de acordo com o exposto nas entrevistas com moradores. Cita-se no Conjunto Jardim Maguari dois principais espaços sem definição de uso que foram apropriados pela comunidade também com o objetivo de melhorar a sensação de segurança nesses lugares: o primeiro na Alameda 14 C e o segundo na Alameda 20 C (Figura 3). Ambos os processos de intervenção foram conduzidos pela comunidade e se tornaram os espaços públicos mais atrativos em comparação a antes, de forma a melhorar os aspectos relacionados à sensação de segurança no entorno proporcionalmente à ocupação do lugar.

É interessante abordar que esse padrão de intervenção contribuiu positivamente à comunidade conforme o levantado nas entrevistas, pois reduziu a frequência de assaltos no entorno nos períodos em que há atividades sendo realizadas no local, consequentemente, melhorou a percepção em relação a sensação de segurança dos moradores. Além disso, promoveu o fortalecimento do senso de comunidade a partir do engajamento coletivo no processo de intervenção urbana e produziu espaços públicos de lazer e convívio que suprem, na medida do possível, a ausência da gestão pública na oferta de equipamentos públicos do gênero na região.

A relação dos atores sociais com a concepção da intervenção urbana atua como uma oportunidade do cidadão em se reconhecer como parte da comunidade e se apropriar do espaço público, sendo um primeiro passo para a ressignificação do espaço público que vá além do direito ir e vir (ARAÚJO et al., 2021).

A participação e construção colaborativa de espaços urbanos objetivam atendimento às demandas comunitárias bem como ao caráter técnico exigido pelos órgãos de controle e planejamento da



cidade. A conexão dos atores que atuam no processo de construção urbana se faz eficiente quando proporciona a abertura aos interesses e necessidades diversos, empoderando efetivamente os usuários do espaço como parte ativa no processo de transformação. Tais usuários, ao estarem inseridos nas atividades decisórias, sentem-se reconhecidos, contemplados e integrantes da comunidade (ARAÚJO et al., 2019, p. 76).

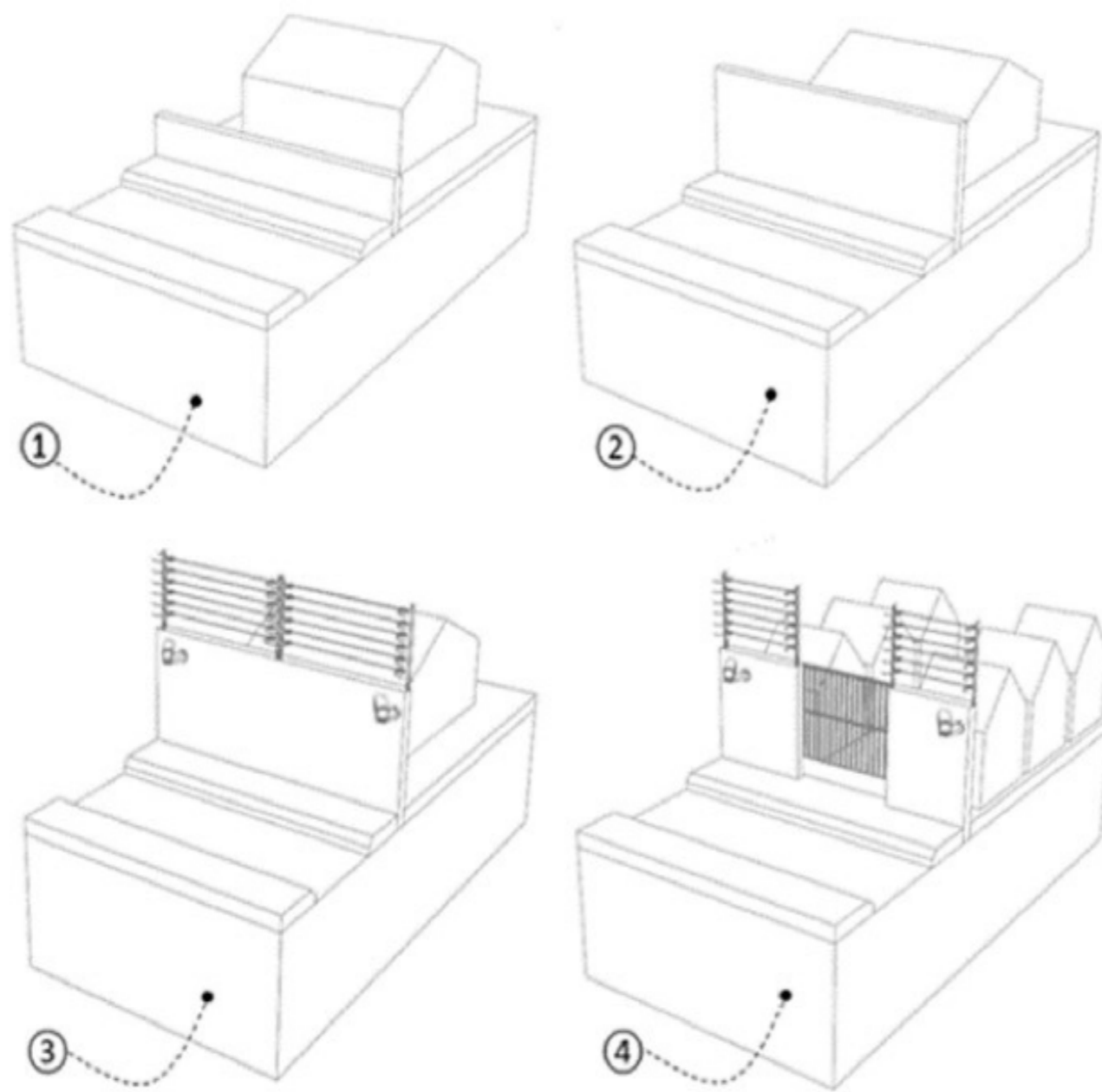
O fechamento das vias locais é outro padrão de intervenção urbana que objetiva melhorar a sensação de segurança dos moradores. De acordo com o último levantamento realizado, em 2020, foram registradas 13 alamedas fechadas por moradores - aproximadamente 21% das alamedas do conjunto habitacional. Desse quantitativo, cerca de 80% se concentram na região em que Souza (2016) avalia como de alto padrão construtivo, o que provoca de certo modo uma segregação socioespacial e a restrição ao espaço público na sua essência, a rua.

Algumas dessas alamedas fechadas possuem porteiro, portão eletrônico, câmeras de segurança, reforço na iluminação pública, entre outras melhorias que são financiadas pelos moradores de cada alameda (Figura 4). Por outro lado, outras contam com estrutura mais simples e nem sempre com o consentimento de todos os moradores. No entanto, é perceptível a melhora na sensação de segurança desses moradores, mesmo que limitada a uma parcela da população local. Como resultado se observa a apropriação maior da via pública após a intervenção por meio de atividades lúdicas e contemplativas como brincar, sentar-se na porta de casa, correr e pedalar.

Apesar dos resultados positivos com essas intervenções, não se pode esquecer o caráter público das vias de circulação. Em 2019, o Portal G1 publicou uma matéria sobre essa questão no Conjunto Jardim Maguari, de acordo com a reportagem esse padrão de intervenção é reprovado pelo poder público. A Secretaria de Urbanismo de Belém (SEURB), se opôs ao fechamento das vias e recomendou a desobstrução da via pública por meio do Ministério Público (G1 PARÁ, 2019). De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no artigo 209 é proibido “transportar, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares”, sendo que tal ação configura infração grave, sujeita a multa. Ainda, bloquear vias públicas transcende-se ao direito de ir e vir, promulgado na constituição de 1988, artigo 5, inciso XV, interferindo no exercício da cidadania.

Atrelado ao tópico de ações estratégicas que objetivam melhorar a sensação de segurança, evidencia-se uma evolução nítida das unidades habitacionais ao longo dos anos em relação ao desenho proposto pela construtora. Nos primeiros anos após a fundação do conjunto habitacional se nota que as construções residenciais mantinham o padrão habitacional estabelecido pela construtora, geralmente composto por muros

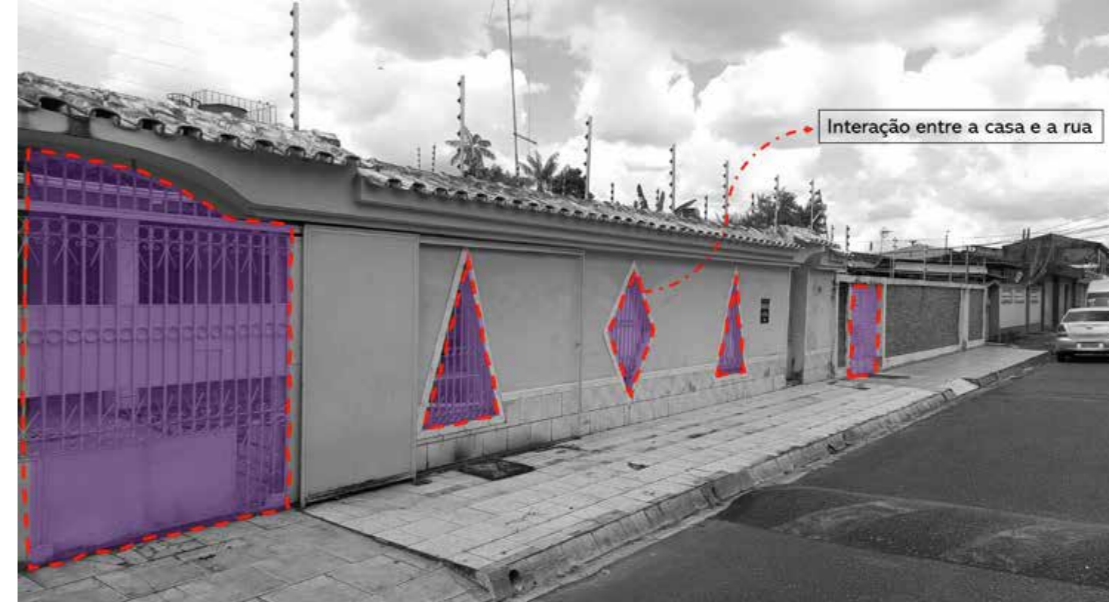
Figura 4 – Portão de acesso à Alameda 20 C do Conjunto Jardim Maguari. Fonte: elaborado pelos autores a partir de Araújo (2020).



baixos (1,10 de altura), de forma a permitir a interação entre o morador e a rua. Com o passar dos anos, percebe-se que os muros sofreram adaptações provocadas pela sensação de insegurança dos moradores do conjunto habitacional que acompanha o adensamento urbano na região, conduzido principalmente por loteamentos irregulares e outros conjuntos habitacionais.

As adaptações foram categorizadas em três fases que podem ser compreendidas melhor na Figura 5, na qual é representada o volume das construções conforme entregue pela construtora (1) e em sequência a fase 1 (2), a fase (2) e a fase 3 (4). A primeira fase consiste na extensão dos muros de 1,10 metros de altura para uma altura média de 2,50 metros em algumas unidades habitacionais, de modo a provocar a perda da permeabilidade visual em alguns casos e interferir diretamente na proximidade do morador com o espaço público, perde-se de certa forma o controle sobre o entorno. Mas ainda assim, percebe-se que algumas habitações mantiveram em suas fachadas elementos construtivos vazados como grades, que cumprem a mesma função que o muro em alvenaria, mas que mantêm o contato visual do morador com a rua (Figura 6).

No caso da construção de muros altos e opacos, que não permitem relação com o espaço público e que restringem a amplitude visual entre edificação e espaço público e diminuem a possibilidade de vigilância natural, os resultados também podem não ser os esperados. Em uma residência ou em um edifício com muros altos, o infrator estará protegido dos olhares externos tão logo tenha adentrado o local,



dificultando ou mesmo impossibilitando que vizinhos ou passantes vejam o que está acontecendo e intervenham ou chamem auxílio (SOARES; SABOYA, 2019, p. 7).

Com base nisso, os estudos de Soares e Saboya (2019) afirmam que muros altos podem ser mais prejudiciais do que benéficos no caso de uma invasão ao lote, devido ao bloqueio na visibilidade que estes provocam. Então, mesmo com o aumento na altura dos muros pelos moradores, o risco ainda é presente e é possível que esse seja um fator que implicou na adoção de câmeras de segurança, entre outros equipamentos de segurança. Conforme uma moradora da Alameda 23 do Conjunto Jardim Maguari, ainda com muro alto a sensação de insegurança é alta.

A minha casa tem um muro relativamente alto, não sinto segurança total, pois a casa ao lado ainda não reside ninguém. Então, caso alguém invada a casa, facilmente terá acesso ao quintal aqui de casa, porque por mais que o muro tenha uma altura boa, ainda há chances de alguém pular para dentro do meu quintal (Informação verbal)¹².

¹² Entrevista concedida por FARIAS, Fabiane D. Entrevista I. [jan. 2022]. Belém, 2022. 1 arquivo. mp3 (5 min.).

A segunda fase consiste no uso de câmeras de segurança e cercas elétricas em decorrência do aumento no número de furtos em residências no período noturno, quando não há vitalidade nos espaços livres públicos (Figura 7). Essas invasões são relatadas por moradores em tom de preocupação, mesmo por aqueles que não foram vítimas. De acordo com um morador da Alameda 2 do Conjunto Jardim Maguari as câmeras contribuíram na sensação de segurança, conforme o entrevistado:

A gente está pensando em por câmera de segurança em casa para ter um pouco mais de segurança, saber quando a rua está tranquila pra sair ou até ver quem tá batendo na porta já que com o muro a gente não tem essa percepção. Hoje, a gente paga um vigilante noturno que faz esse controle por nós, mas ainda assim ele toma conta de muitas ruas é difícil nossa casa tá sempre vigiada (Informação verbal)¹³.

É possível que um fato isolado decorrente de condições distantes da realidade um determinado morador provoque uma sensação de apavoramento que conduza algumas pessoas a medidas talvez em proporção maior do que a necessária para se proteger de tais práticas na região. Isso pode justificar a terceira fase, a qual consiste no fechamento completo das vias públicas, formando “condomínios fechados” dentro do conjunto habitacional, fato que contribui para a segregação socioespacial e na vulnerabilização dos moradores que não são beneficiados com as novas adaptações. No entanto, o relato de uma moradora que reside na Alameda 7 do conjunto habitacional (fechada pelos moradores) denota que não houveram mais assaltos no local e que a vizinhança aprova a medida tomada. Ainda de acordo com ela: “foi a melhor coisa que fizemos aqui, porque agora a gente não tem tanto medo como antes de andar na rua” (Informação verbal).

Enquanto intervenções urbanas colaborativas podem ser consideradas positivas, melhorando a sensação de segurança no local de modo geral para a população, o outro padrão de intervenção que consiste no fechamento das vias locais além de infringir a legislação urbana local, não contempla todos os moradores e limita o lazer e bem-estar à população economicamente mais favorecida. Além disso, as ações de fechamento de vias não são bem aceitas pela população. Uma consulta pública realizada em 2020 evidenciou que quase metade dos voluntários de pesquisa — cerca de 47% — não concordam com o fechamento de vias públicas, afirmando que tal intervenção restringe o direito de ir e vir de todos. Ainda assim, 28,2% dos voluntários defenderam o fechamento das vias, alegando que esta ação promove maior sensação de segurança, enquanto 24,8% dos voluntários preferiram não opinar sobre o tema em questão. No entanto, é relevante mencionar que a porcentagem de participantes que percebem o fechamento das ruas como algo positivo são majoritariamente beneficiários diretos de tal forma de intervenção, por residir ou frequentar locais onde o fechamento da via pública é uma realidade.

Diante do exposto, preocupa-se em relação às referências em intervenção que se consolidam no Conjunto Jardim Maguari a partir da disseminação de práticas urbanas que podem interferir significativamente na dinâmica urbana local e agregar características de um conjunto habitacional fechado ao local. Cada vez mais se cogita em fechar ruas públicas diante da inércia da gestão pública em propor ações efetivas para redução da criminalidade no local. No entanto, há certa expectativa em relação ao próximo censo do IBGE em relação aos índices de criminalidade no bairro, pois uma unidade da polícia civil foi reativada e ampliada nos últimos anos, mas ainda assim

¹³ Entrevista concedida por MEDEIROS, Carlos L. Entrevista II. [jan. 2022]. Belém, 2022. 1 arquivo. mp3 (7 min.).

percebe-se a população com medo de viver a cidade.

Resultados e discussões

O resultado desta pesquisa pode ser entendido como indicador de qualidade do ambiente urbano referente ao recorte territorial em análise. Cardoso et al. (2013) afirma que “a vitimização e as percepções sobre a sensação de segurança podem ser concebidas como indicadores apropriados e de grande relevância para formulação, gestão e avaliação de políticas públicas”. A convergência ou a aproximação de percepções sobre a sensação de segurança apontam a formação de um novo imaginário sobre o lugar que influencia na ocupação e apropriação de espaços públicos. A partir das análises e entrevistas com a população, é possível acompanhar a evolução na insegurança dos usuários nos espaços públicos do conjunto habitacional e distinguir as modificações realizadas na estrutura e nas interações dos elementos morfológicos, que de um lado fortalecem a coesão e integração do espaço, e por outro, limitam e condicionam.

Os desdobramentos da falta de sensação de segurança mostram processos antagônicos de mobilização da população frente ao problema enfrentado. Parte das pessoas usa da apropriação de espaços livres como viabilizadores da implantação de ações projetuais espontâneas e táteis como instrumentos de acesso e qualificação de espaços públicos, e cerceamento da crescente tomada do lugar pela violência. Tratam-se de intervenções urbanas colaborativas, ainda que, em alguns casos, desassistidas de qualquer suporte técnico e financeiro por parte de órgãos públicos, o que reflete em ações desalinhadas às diretrizes e normas urbanísticas preconizadas à região ou sem acordo entre os moradores em geral. Em contrapartida, algumas ações caminham no sentido de restringir o livre acesso às vias públicas, além da construção de testadas cegas através de muros, formando fachadas inativas e dissipando a relação visual entre o espaço público e privado, aspecto sabidamente importante para a sensação de segurança. Como resultado disso, percebe-se uma dicotomia entre o processo gradual de segregação socioespacial que limita o direito à cidade à grupos vulneráveis socioeconomicamente, os quais ainda se sentem inseguros no espaço público, de forma a ter uma percepção contrária à de grupos específicos que promovem essas intervenções com arbitrariedade, os quais se favorecem com as ações realizadas em prol da sensação de segurança.

As percepções sobre a sensação de segurança nos espaços públicos do conjunto habitacional seguem duas linhas principais: a primeira consiste em percepções negativas decorrentes da degradação dos espaços públicos e formação de espaços ociosos, denotada por usuários que não se beneficiam das intervenções majoritariamente; enquanto a segunda consiste em percepções moderadas e positivas pautadas na sensação de segurança e tranquilidade em áreas tratadas pelos próprios moradores. Ambas as situações afirmam o território como espaço de lutas, contradições e resiliências.

Em linhas gerais, o trabalho é contínuo, portanto, periodicamente é analisado o avanço das ações sobre o espaço urbano na tentativa de compreender a proporção dos impactos provocados com as transformações na paisagem urbana em uma perspectiva temporal.

Nesse âmbito, retorna-se às referências teóricas que estudam o espaço público e suas propriedades. Gehl (2013, p. 91) destaca que a sensação de segurança depende da apropriação e valorização que a população dedica aos espaços urbanos, afirmando que “a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada”.

Considerações finais

A partir da compreensão do ambiente construído por meio de percepções de usuários sobre a sensação de segurança é possível elaborar diretrizes urbanísticas na escala do bairro para mitigar os problemas atuais com coesão ao contexto urbano e social da região, de maneira a evitar processos autônomos sobre o espaço urbano, isto é, sem assessoramento técnico, que podem desencadear novas problemáticas no território.

As percepções dos usuários sobre o espaço público são vistas neste trabalho como a maior aproximação possível com a realidade para entender os problemas do conjunto habitacional, pois, nesse caso, a vivência do espaço público permite um aprofundamento na análise urbana. Contudo, os resultados da pesquisa procuram promover discussões sobre os impactos de ações espontâneas nos espaços públicos que alteram o cotidiano da população em geral.

Agradecimentos

Este trabalho é financiado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e tem o apoio do programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP/UFSM).

Apêndice

As perguntas de pesquisa abordadas neste apêndice fazem parte de um roteiro¹⁴ para a aplicação de entrevistas e do questionário, entre as quais estão:

a. Como você avalia a sensação de segurança em espaços públicos no Conjunto Jardim Maguari? Considere 5 como nota máxima e 1 como nota mínima, isto é, a nota máxima represente maior sensação de segurança enquanto a nota mínima representa menor sensação de segurança.

- I. 5
- II. 4
- III. 3
- IV. 2
- V. 1

b. Como você avalia a sensação de segurança em espaços públicos no Conjunto Jardim Maguari?

Argumentativa

c. Você acredita que as medidas de segurança adotadas por alguns moradores contribuem na melhora da sensação de segurança como câmeras de segurança e cercas elétricas?

Argumentativa

d. Você concorda com o fechamento e controle de acesso de vias públicas locais

por moradores como estratégia para melhorar a sensação de segurança no local?
Por quê?

Argumentativa

Referências

ALVES, C. F. *Urbanismo contemporâneo: uma alternativa para o bairro Inácio Barbosa?*. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Sergipe, Sergipe, 2018. Disponível em: https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/10191/2/Camila_Faro_Alves.pdf. Acesso em 05 jun. 2022.

ARAÚJO, K. F. de. *Plano de bairro para o Conjunto Jardim Maguari, Belém (PA): alternativa a um planejamento urbano mais participativo*. 2020. 266 f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade Estácio de Belém, Belém, 2020.

ARAÚJO, K. F. de; LIMA, A. P. C.; ROMANO, F. R.; DONOSO, V. G. Resignificação de espaços livres públicos na periferia: análise sobre intervenção urbana colaborativa no bairro Tenoné, em Belém, Pará. *Projectare*, n. 12, p. 140-159, 2021.

ARAÚJO, L. E. S.; BOMTEMPO, M. R.; MELO, D. B. V. de; COELHO, M. de C.; MARINHO, S. M. F. *Assistência técnica em urbanismo e habitação de interesse social: anotações de imersão da equipe técnica do CODHAB nas periferias do Distrito Federal - 2015-2018*. Brasília: IAB-DF, 2019.

BELÉM. *Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008*. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal, 2008. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N865508_plano_diretor.pdf. Acesso em: 27 set. 2021.

BRANDÃO, V. A. *A sensação de segurança e o planejamento urbano: um estudo sobre a região central de Belo Horizonte*. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Administração Pública) – Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro. Belo Horizonte, 2017.

BRASIL. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Subchefia para assuntos jurídicos da presidência da república, [1997]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 27 set. 2021.

G1 PARÁ. *MP recomenda que vias públicas fechadas por portões sejam liberadas*. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/para/jornal-liberal-1edicao/videos/t/edicoes/v/m-precomenda-que-vias-publicas-fechadas-por-portoes-sejam-liberadas/7735101/>. Acesso em: 27 set. 2021.

GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES, R. M. Configuração urbana e sensação de segurança: um estudo em Campina Grande – PB. In: *VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*. Brasília, DF, 2020.

HAMRA, J. E. C. *Urbanismo Bottom-Up: Sociedade em rede e processos de urbanização emergentes*. 2018. 198 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018. Disponível em:

¹⁴ É importante informar que as perguntas de pesquisa são um recorte pertinente à temática deste artigo, produto do Trabalho Final de Graduação do autor Kayan Freitas de Araújo.

<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde31082018160155/publico/DissCorrigidaJoseEduardoHamra.pdf>. Acesso em: 28 out. 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo 2010: Sinopse por setores*. 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>. Acesso em: 05 jun. 2022.

JACOBS, J. *Morte e a vida das grandes cidades*. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LIMA, D. M. M. C. A Violência urbana e a sensação de insegurança nos espaços públicos de lazer das cidades contemporâneas. *Geoconexões*. v.2, n. 1, p.15-26, Campina Grande, 2015.

LYDON, M.; GARCIA, A. *Tactical Urbanism: short-term action for long-term change*. Washington: Island Press, 2015.

MACÊDO, A. F.; ALMEIDA, A. M. O espaço público frente ao urbanismo tático: o caso das Praias do Capibaribe. In: *1º Congresso Internacional Espaços Públicos*, Porto Alegre, 2015.

PREFEITURADE BELÉM. *Anuário Estatístico do Município de Belém*. Belém: Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão, 2012. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/transparencia/?page_id=1510. Acesso em: 27 set. 2021.

SANTOS, D. A. R. dos. A segurança pública e o espaço urbano. *Revista Formadores - Vivências e Estudos*, v. 10, n. 2, p. 31 - 45. Cachoeira, 2017.

SILVA, L. S. *Intervenção urbana: arquitetura urbana tática*. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Taubaté, Taubaté, 2020. Disponível em: <http://repositorio.unitau.br/jspui/bitstream/20.500.11874/4296/1/Leticia%20Santos%20da%20Silva.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2022.

SOARES, M.; SABOYA, R. T. Fatores espaciais da ocorrência criminal: modelo estruturador para a análise de evidências empíricas. *Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20170236, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO10>. Acesso em: 05 jun. 2022.

VARGAS, J. C. B.; URIARTE, A. M. L.; CYBIS, H. B. B. Explorando as viagens a pé: estrutura urbana e sensação de segurança. In: *XXX ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte*. Rio de Janeiro, 2016.

AVALIAÇÃO PÓS OCUPAÇÃO – APO

Conexões entre o Ambiente Construído, Comportamento Humano e Cidadania

*POST-OCCUPANCY ASSESSMENT – POA
Connections Between The built
Environment, Human Behavior and Citizenship*

*Eva da Silva Neta¹, Tarcisio Dorn de Oliveira²,
Cristhian Moreira Brum³, Paula Gabriela Dalla Porta⁴ e
Vivian Auxiliadora Laccal Gomes Rauber⁵*

Resumo

A avaliação pós ocupação – APO possibilita diagnósticos consistentes e completos apontando situações positivas e negativas nos espaços construídos trazendo alternativas para possíveis intervenções nos atuais espaços, para além de, contribuir com melhorias em projetos futuros, propiciando um ciclo (re)alimentador da qualidade no processo de projetos. O objetivo principal deste trabalho é de avaliar a relação entre o ambiente construído e a satisfação do usuário, trazendo metodologias específicas para esse tipo de problema, de forma que se possa reduzir custos de manutenção pós ocupação além do aumentando do controle de qualidade a partir da redução de falhas já na fase de projeto por meio de estratégias de curto, médio e longo prazo. Por meio de uma revisão bibliográfica e pesquisa documental, realizando uma análise e a interpretação das informações, mesclando-as de maneira a conseguir uma maior compreensão e aprofundamento sobre as temáticas abordadas. A avaliação pós ocupação e a qualidade construtiva alinhada com sua funcionalidade tem como premissa identificar as falhas projetuais e equívocos executivos apontados pelos próprios usuários de acordo com sua avaliação de satisfação, não basta construir espaços físicos em grande quantidade é necessário construir espaços urbanos com

1 Mestranda em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Especialista em Docência no Ensino Superior, Médio e Técnico pela Alphaville Educacional (ALPHAVILLE). Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho pelo Instituto Federal de Brasília (IFB). Bacharela em Engenharia Civil pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI).

2 Pós-Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade Meridional (IMED). Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Mestre em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Cruz Alta (UNICRUZ). Avaliador INEP/MEC de Cursos de Arquitetura e Urbanismo. Professor Colaborador do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR/UNIJUÍ). Professor dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo, Design e Engenharia Civil (UNIJUÍ).

3 Pós-Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Educação nas Ciências na Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul nas áreas de Educação, Formação Cidadã e Arquitetura e Urbanismo. Doutor em Educação nas Ciências, na área de concentração em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Educação nas Ciências na Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Mestre em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Maria. Especialista em Gestão Ambiental pelo Centro Universitário Franciscano. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões.

4 Mestranda em Engenharia Química pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Bacharela em Engenharia Química pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI).

5 Mestranda em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). Especialista em Administração Pública pela Universidade Candido Mendes (UCAM). Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

moradias dignas, proporcionando o bem-estar dos seus usuários em relação ao ambiente construído.

Palavras-chave: Avaliação pós ocupação, ambiente construído, diagnósticos, comportamento humano, cidadania.

Abstract

The post-occupancy assessment - APO enables consistent and complete diagnoses pointing out positive and negative situations in the built spaces, bringing alternatives for possible interventions in current spaces, in addition to contributing to improvements in future projects, providing a (re)feeder cycle of quality in the process. of projects. The main objective of this work is to evaluate the relationship between the built environment after occupation and user satisfaction in buildings, bringing specific methodologies for this type of problem, so that post-occupancy maintenance costs can be reduced in addition to increasing control. of quality from the reduction of failures already in the design phase through short, medium and long term strategies. Through a bibliographic review and documental research, performing an analysis and interpretation of information, mixing them in order to achieve a greater understanding and deepening of the themes addressed. The post-occupancy evaluation and the constructive quality in line with its functionality is premised on identifying the design flaws and executive mistakes pointed out by the users themselves according to their satisfaction assessment, it is not enough to build physical spaces in large quantities, it is necessary to build urban spaces with decent housing , providing the well-being of its users in relation to the built environment. Keywords: Post-Occupancy Assessment, built environment, diagnostics, human behavior, citizenship.

Introdução

A avaliação pós-ocupação – APO, no âmbito científico, é tida como um método de estudo que considera tanto a perspectiva do usuário, em suas várias esferas, como também, a perspectiva da equipe técnica. Assim, fundamenta-se e mescla-se com variados métodos e técnicas específicas, de maneira estruturada, minuciosa e interativa, considerando o desempenho do ambiente construído após um determinado período de tempo de ocupação, atentando para os diferentes grupos de usuários e/ou agentes envolvidos.

Um conjunto heterogêneo de áreas dedicam-se a pesquisar as inter-relações entre o comportamento das pessoas e as características do ambiente em que encontram-se e, de que forma, ele interage com seus usuários. Para Günther *et al.* (2004), as investigações que tratam das relações dos indivíduos com o ambiente, chamadas de estudos pessoa-ambiente – EPA são objeto de múltiplas áreas como psicologia, biologia, ecologia, geografia, engenharia civil e arquitetura e urbanismo, dentre outras áreas.

Paralelamente ao enfoque às investigações de EPA, Ornstein (2017) destaca que a prática da avaliação de produtos e serviços, como parte da gestão pública e privada, é utilizada há várias décadas como forma de entender o ponto de vista e a satisfação dos usuários. Nesse sentido, a percepção da coleta dos dados é necessária para correções e aperfeiçoamentos em processos e produtos futuros, afim de trazer maior qualidade ambiental aos usuários.

A construção de espaços mostra-se como uma das primeiras intervenções do homem no meio, sendo essa atitude, um fator propulsor para construir e aprimorar o seu ambiente, com o objetivo de satisfazer suas necessidades. Nessa perspectiva, como aponta Sousa (2017), a APO estrutura-se com o intuito de satisfazer e oportunizar o

usuário no seguimento de construção civil, avaliando o seu grau de aproveitamento neste processo, gerando uma maneira do usuário avaliar os seus padrões no ambiente construído e seu comportamento no ambiente e abrindo portas para novos projetos.

Na APO torna-se necessário considerar a concepção do usuário, buscando estratégias que aumentem a adaptabilidade com uma abordagem centrada na sua real necessidade, proporcionando uma melhor qualidade de vida, sensação de bem-estar e cidadania. Para Romero e Ornstein (2003) a APO deve levar em consideração o ponto de vista dos próprios avaliadores e projetistas, para além dos usuários, sendo recomendado que os fatores positivos sejam cadastrados e utilizados na elaboração de projetos futuros, e os negativos embasem pesquisas que (re)alimentem ciclos de processos de produções futuras.

Diagnósticos consistentes e completos vinculados à APO possibilita apontar situações fundamentais no que tange a qualidade nos espaços construídos, trazendo alternativas para possíveis intervenções nos espaços analisados, para além de, contribuir com melhorias em concepções futuras, propiciando uma sequência (re)alimentadora da qualidade no processo de projetos. Mendonça (2011) observa que a qualidade do ambiente construído vincula-se com o julgamento da excelência da obra, ao passo que, quando não atendidas as necessidades dos usuários torna-se uma fonte de estresse para todas as partes envolvidas, em especial, para os que necessitam de um local adequado para a sua satisfação e dignidade humana.

A APO relaciona-se não somente ao desempenho do sistema construtivo, mas sim, a todas as etapas executadas, envolvendo as diretrizes de projetos, o desempenho físico do ambiente no decorrer do uso da ocupação e apontando questões a serem avaliadas e investigadas ao longo do tempo, sendo possível, gerar melhoramentos futuros nos espaços a serem construídos. Romero e Ornstein (2003) apontam que uma boa análise deve considerar métodos e técnicas diagnosticando diversos aspectos do ambiente no decorrer do uso – a partir da análise de fatores sociais, econômicos, construtivos, ambientais, estéticos, funcionais, comportamentais, além da, infraestrutura urbana do entorno imediato.

Nessa perspectiva, o referido ensaio, intenta refletir a relação entre o ambiente construído pós ocupação e a satisfação do usuário em relação a esses espaços construídos trazendo a perspectiva histórica, conceituação e metodologias de APO. O texto constitui-se, por meio de procedimentos, de uma revisão bibliográfica e pesquisa documental, realizando uma análise e a interpretação de informações já existentes, mesclando-as de maneira a conseguir uma maior compreensão e aprofundamento sobre as temáticas abordadas com dados consistentes e relevantes sobre a APO.

APO – Perspectiva Histórica e Conceituação

Os estudos visando analisar a relação entre usuários e o espaço construído surgem nos Estados Unidos e na Europa, a partir da década de 1940, de forma especial, pós Segunda Guerra Mundial (ORNSTEIN, 1992) – quando foi verificado a necessidade de o ambiente atender as expectativas dos usuários em relação ao bem-estar, conforto e habitabilidade e, não apenas, ao atendimento às normas técnicas.

Ornstein *et al.* (2018) relaciona diversos acontecimentos e publicações em ordem cronológica sobre o desenvolvimento dos estudos pós-ocupação, desde a fundação da *Midwest Psychological Field Station*, em *Oskaloosa* (EUA), em 1947, passando pela realização do 1º Encontro da *Environmental Design Research Association* (EUA), em 1969, quando foi publicado o livro de *Robert Sommer* “*Personal space: the behavioral*

basis of design”, que foi um marco no desenvolvimento de projetos com foco no usuário.

A metodologia da APO na década 1960 foi elaborada por norte-americanos com intuito de aplicá-la sistematicamente nos EUA e na Europa. Engenheiros, arquitetos, psicólogos, dentre outros profissionais, iniciaram os estudos para sua aplicabilidade, relacionando os aspectos de desempenho físico das edificações, de tal forma, a verificar a relevância de seus efeitos e as necessidades dos usuários. Neste mesmo período a psicologia ambiental foi aplicada nas pesquisas relacionadas a APO, associando o ambiente construído e o comportamento humano – de forma que, a percepção do usuário seja fundamental na metodologia do processo de análise dos subsídios do projeto.

No Brasil somente em meados da década de 1980 estudos sobre APO e as relações entre o ambiente construído e o comportamento humano ganham consistência, ao passo que, Cursos de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia Civil iniciam investigações a respeito de critérios do desempenho físico relacionadas às expectativas e níveis de satisfação dos usuários referente. Saarinen (1995) aponta que até 1985 havia cerca de 2.950 pesquisadores nessa área, distribuídos em sua maioria nos EUA e Canadá, e apenas 2,2% na América Latina.

O desenvolvimento de estudos de APO no Brasil foi marcado com o início do ensino da disciplina de APO no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 1984 – a partir daí, principalmente com o contato de pesquisadores de relevância internacional com os pesquisadores brasileiros, a APO foi disseminada em várias universidades brasileiras. Na década de 1990 os processos investigativos de APO já encontram-se difundidos e utilizados como processo de avaliação da satisfação de usuários para diversas tipologias de edificações.

A construção civil foi marcada na década de 1990 por uma característica focada na elaboração de projetos com forte percepção na qualidade ambiental, haja vista que, a APO vincula-se diretamente com o comportamento humano e suas necessidades, buscando, em grande monta, uma boa qualidade técnica e humana através dos conceitos da arquitetura e da engenharia. Villa e Ornstein (2010) observam que é necessário considerar a qualidade na avaliação dos projetos efetivando uma percepção real dos usuários ao espaço, de forma especial, no que tange as funções requeridas pelos seus ocupantes.

APO é uma metodologia de avaliação do ambiente construído e de seus constituintes associados ao reunir na sua observação questões comportamentais e técnicas de todos os elementos relacionados ao desempenho do ambiente construído. Para Fujita (2000), a APO, além de, resgatar como subsídios de análise, o histórico da produção do ambiente que está sendo avaliado, deve possibilitar a identificação do grau de satisfação do cliente final e dos fatores que determinam esse grau de satisfação. Deve ainda, visar a apreciação do desempenho conforme as exigências dos usuários expressas na forma de requisitos de desempenho para as partes e para a construção como um todo.

Nas últimas décadas para atender o elevado ritmo do crescimento populacional a avaliação pós ocupação passa a ser ainda mais relevante nos programas relacionados as construções de habitação de interesse social, minimizando e apontando os problemas detectados através da sua avaliação por meio de metodologias e estudos específicos aplicáveis para estes espaços. Souza e Rheingantz (2006) afirmam que com o foco nos usuários e, conseqüentemente, em suas necessidades a APO permite a formulação de ideias e estratégias relacionadas com as conseqüências do projeto



e com o desempenho do ambiente analisado. Deve aumentar as possibilidades de melhorar a qualidade de vida dos usuários dos ambientes construídos, bem como, viabilizar as bases para a construção de bancos de dados com informações e conhecimentos sobre o ambiente construído e sobre as relações e comportamentos que são nele desenvolvidas.

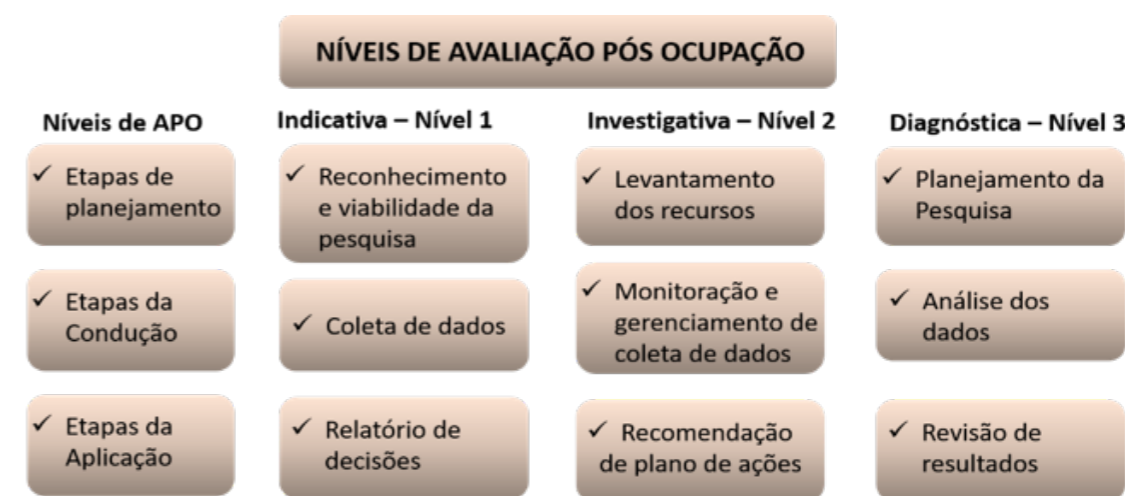
Baseado nas avaliações do desempenho dos ambientes construídos e na sua ocupação após um período de tempo, a APO recomenda que estes espaços devem ser regularmente avaliados, tanto do ponto de vista construtivo e funcional, como também, espacial, ambiental, humano e cidadão, de forma que, seja capaz de proporcionar uma melhoria de qualidade de vida dos seus usuários. Os resultados da APO devem contribuir efetivamente para o aperfeiçoamento de normas de desempenho na avaliação de sistemas construtivos ao longo das etapas de projeto, construção, uso, operação e manutenção de edificações.

As pessoas, no contexto urbano, tendem a passar a maior parte do tempo no interior de edificações, ficando evidente que um desempenho insatisfatório do ambiente afeta a qualidade de vida dos usuários. Isso ressalta a importância dada, não apenas dos estudos de APO, mas também, da importância de utilizar os resultados obtidos para repensar os processos de projetos de ambientes, de forma cíclica, atendendo cada vez mais às necessidades de seus usuários.

APO – Possibilidades Metodológicas

Avaliações do ambiente construído devem considerar metodologias sistematizadas e reconhecidas de APO, pautadas em seleções amostrais rigorosas e de profunda análise comparativa de dados – premissas fundamentais para o sucesso da investigação. Percebe-se que cada ambiente construído possui peculiaridades e propriedades singulares demandando estratégias metodológicas diferenciadas e adequadas para cada caso. Garcia *et al* (2015) salienta que toda APO deve considerar a estratégia metodológica, com uma clara caracterização de seus objetivos, critérios de qualidade e instrumentos que devem ser utilizados, a depender de cada situação específica.

Os métodos e técnicas das avaliações vinculadas às APO levam em consideração aspectos quantitativos e qualitativos podendo ser chamado de múltiplos métodos, de forma que, a opinião e as informações do usuário sobre o espaço são indispensáveis para a percepção das interações que advêm no ambiente, da mesma forma, as definições entre os investigadores e usuários/participantes. De acordo com Garcia



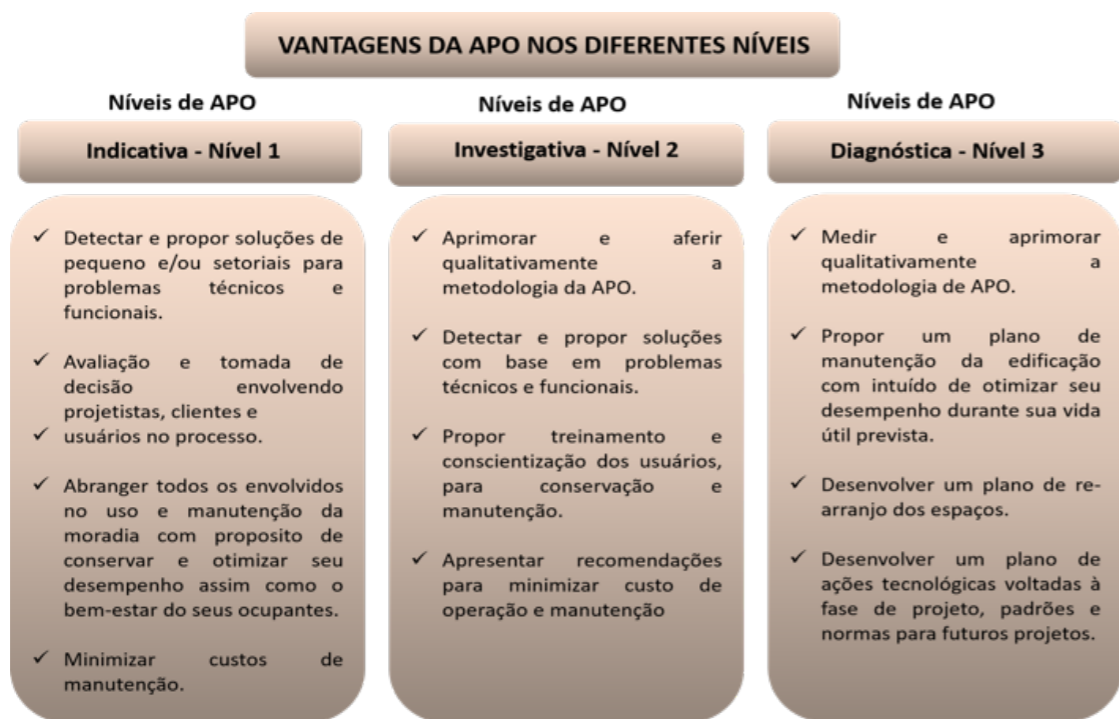
(2015) a avaliação quantitativa para resultados em pesquisa segue uma estrutura de perguntas com itens de resposta (figura 1).

Conforme Lüdke e André (1986), uma pesquisa qualitativa infere uma postura fenomenológica caracterizada pelo envolvimento existencial do pesquisador no contexto do objeto de estudo, seguido de seu distanciamento reflexivo sobre a experiência vivenciada, como citações, transcrições, fotografias, além de diferentes tipos de documentos gráficos e textuais, atividades, procedimentos e ações cotidianas que podem ser observadas.

Outro quesito fundamental, é a definição dos questionários que irão constituir a pesquisa e a sua ordem deve remontar sempre sobre a preocupação ética, atentando para que tais formulações não venham interferir no resultado final. Após uma identificação de dados de ordem quantitativos e qualitativos pode-se relacionar seus parâmetros de referência. Para Garcia (2015) relaciona-se da seguinte forma:

- a) condição habitacional do morador em comparação a situação anterior de moradia;
- b) aspectos funcionais da habitação que permite ou não adequações para diferentes usos;
- c) inserção no contexto urbano compreendendo a relação lote – rua – quadra – bairro;
- d) conforto e Qualidade Ambiental da moradia, incluindo questões subjetivas relativas a essa variável
- e) nível de consciência ambiental do morador, analisando seu comportamento frente às questões relativas à sustentabilidade;
- f) satisfação: quanto a aspectos técnico-construtivos; aspectos funcionais dos espaços; aspectos estéticos; aspectos comportamentais relativos à apropriação dos espaços, capacidade de ampliação e adequação às necessidades do usuário; além da capacidade de personificação do projeto arquitetônico proposto.

Através dessas indagações os estudos referentes à APO devem primar resultados práticos, apresentando a curto, médio e longo prazo além alterações que possibilitem melhorias do ambiente em análise. Ornstein (1992) define a pesquisa da avaliação pós-ocupação em três níveis:



- Indicativa ou de curto prazo: por entrevistas com usuários-chave, indica os principais aspectos positivos e negativos do ambiente;
- Investigativa ou de médio prazo: além dos pontos positivos e negativos, traz a explicitação de critérios referenciais de desempenho;
- Diagnóstica ou de longo prazo: são detalhados os critérios de desempenho, utilizando-se de técnicas mais sofisticadas de medidas, de modo que sejam correlacionadas as mudanças físicas no ambiente com as respostas dos usuários.

Cada um destes níveis é constituído por planejamento, execução e aplicação da avaliação pós ocupação. Conforme esquema abaixo definido por Orstein *et al* (1992).

Os estudos preliminares acontecem antes do início da pesquisa na etapa de planejamento, de forma a identificar a viabilidade da pesquisa, além de todos os levantamentos e recursos a serem utilizados em todo o estudo, partindo deste ponto inicia-se a pesquisa, coletando dados e definindo procedimentos e análises, desta forma relatando as recomendações e revisões dos resultados obtidos. Orstein e Romero (1992) afirmam que esses três níveis de APO diferem entre si em virtude da profundidade do desenvolvimento da pesquisa, da finalidade, dos prazos e dos recursos disponíveis. Os detalhes e vantagens de cada tipo ou nível de APO são comparados no esquema abaixo.

As metodologias vinculadas à APO pretendem, a partir da avaliação destes diversos fatores técnicos, funcionais, econômicos, estéticos e comportamentais e, considerando também o ponto de vista dos técnicos e usuários, perceber, compreender e diagnosticar aspectos positivos e negativos na solução implantada em ambientes construídos.

Para Hoffmann (2005), nas mais diversas situações avaliativas, devem ser consideradas como questões que precedem a tomada de decisões sobre o objeto de exame as seguintes premissas: Que tipo de julgamento está sendo realizando ou proposto? Porque a avaliação está sendo feita, qual seu objetivo e a quem irá servir? Quais aspectos da prática ou da realidade são, devem ou podem ser julgados? Que critérios serão usados para esse julgamento?



As etapas de projeto transitam desde seu planejamento inicial, identificação da necessidade do empreendimento até avaliação da satisfação do usuário pós-ocupação, dando garantia e assistência técnica. Sendo primordial o conhecimento de todas as etapas para sua execução, desta forma a avaliação pós ocupação tem auxiliado com informações aprofundadas de todas estas etapas do processo de produção do ambiente construído, iniciando com atividades de pré-projeto, projeto, construção, uso e ocupação, até o final da vida útil da sua vida útil criando um círculo virtuoso da edificação (ver esquema 3).

Segundo Oliveira (2011) é muito comum ocorrer no Brasil repetições de erros construtivos, tanto em obras públicas, quanto em obras privadas. Isso se deve em parte pela grande falta de comunicação e envolvimento entre os projetistas, supervisores de obra e os profissionais da manutenção. Atualmente existem uma série de métodos e técnicas utilizadas na APO, atentando para o ambiente, o local e os ocupantes, considerando que esta tríade deve estar conectada entre si independentemente do método a ser adotado. Em relação aos principais métodos, Orstein, (2004) lista:

- Vistorias técnicas/walkthrough com checklist/ aspectos construtivos e funcionais;
- Medições – condições de conforto ambiental, funcional e ergonômicas;
- Registros visuais;
- Observações de atividades, de comportamentos dos usuários e de ambientes;
- Elaboração de mapas comportamentais;
- Entrevistas semiestruturadas com pessoas-chave – do processo de produção, uso, operação e manutenção;
- Entrevistas estruturadas com usuários-chave;
- Questionários para aferição da satisfação dos usuários, contemplando questões com respostas de múltipla escolha/escala de valores e respostas abertas;

i) Grupos focais;

f) Desenhos representativos da percepção ambiental.

É salutar que tanto os métodos quantitativos como os qualitativos podem e devem ser combinados, dependendo de cada contexto e tipologia em que for aplicada a APO. Problemas abordados em estudos fundamentados em informações coletadas por meio de um só método pode ser entendida como equivocada ou questionável, visto que, todos os métodos trazem pontos negativos e positivos e seus resultados consistem nas peculiaridades do objeto em questão. Logo, a utilização de diversos métodos para a avaliação pós-ocupação possibilita equilibrar os erros e as propensões presentes em um único método.

A escolha de uma abordagem multimétodo resulta no emprego de mais de um método, determinados em função do objeto de estudo pretendido, onde faz-se necessário demonstrar que isto não é unicamente uma questão de atribuição de métodos diferenciados, mas sim, um critério que integra todos os resultados propostos na avaliação do estudo. Para Elali (1997), a aplicação isolada de um método pode gerar lacunas no conhecimento obtido, apontando para resultados que contemplam apenas uma faceta da realidade.

Fica evidente, que por meio das diversas metodologias utilizadas em pesquisas relacionadas à APO procura-se resultados práticos, considerando não somente o diagnóstico dos estudos, mas também, o bem-estar do usuário. Deve-se primar por resultados consistentes e completos, apontando os pontos positivos e negativos identificados nos espaços construídos, trazendo alternativas para possíveis intervenções nestes lugares em análises.

Ambiente Construído e Comportamento Humano

Em grande parte, considerando a perspectiva histórica e social da humanidade, percebe-se que, por meio da construção civil, foi possível alcançar e atender as necessidades do homem considerando a técnica, a ética e o humano. No decorrer da história, o homem sempre procurou um local para abrigar-se do frio, chuva, animais, dentre outras situações. Ou seja, um espaço que remetia a ideia de um abrigo qualificado.

Não pode-se desvincular a APO da política habitacional, que é, de suma importância, no que tange a inclusão social e os direitos humanos fundamentais nos espaços urbanizados. O processo metodológico de APO deve possibilitar e instigar também, no futuro, espaços adequados e equipados com serviços de saúde, educação, segurança, lazer, mobilidade urbana, emprego, renda e entre outros proporcionando aos indivíduos uma vida digna.

A habitação é um local ilustre pois aproxima determinadas esferas propiciando relações humanas e cidadãs – família, vizinhos e amigos, possuindo uma incumbência primordial para as pessoas, ao passo que, estabelece relações diretas com a forma de sobrevivência e comportamento humano. Para Claval (2010), habitar não significa apenas dispor de um lugar onde se resguarda da sociedade e onde se vive sozinho ou em família, é também um local de encontrar pessoas, de levar uma vida social.

O ambiente construído e, de forma particular, a habitação, é essencial a todos, independentemente de condições sociais, ao ser considerada, uma necessidade humana básica de todo o cidadão. A habitação torna-se significativa pois é o ambiente construído dotado de maior tempo de utilização pelas pessoas – espaço este, que

realiza-se inúmeras atividades do dia-a-dia, tornando-se um refúgio que proporciona segurança e sensação de bem-estar ao possibilitar aos indivíduos desenvolver suas capacidades e realizar seus diversos anseios.

Por isso, o ato projetivo precisa considerar materiais e funcionalidade, englobando um esforço físico e mental, ao passo que, a execução deve constituir um ambiente capaz de afetar positivamente também o psicológico das pessoas. Claval (2010) estabelece que o espaço construído, exerce um papel primordial para a realização de várias atividades essenciais na reprodução social dos indivíduos, permitindo sua inclusão ou exclusão no âmbito social.

O espaço construído pelo homem pode definir sensações e transformar a arquitetura, funções sociais e as relações humanas, haja vista, que o meio ambiente construído tem a capacidade de instigar, determinar e aprimorar a sensibilidade dos usuários. Nesse viés, Aubert (2007) entende que, o homem qualificado dinâmico diferente de qualquer outro ser vivo possui inúmeras características sendo a inteligência sobre tudo para aperfeiçoar as suas teorias e desenvolvimento para o aperfeiçoamento contínuo.

É fundamental que a APO contribua para projetos futuros estabelecendo um ciclo ininterrupto de qualidade no processo de formulação e execução de projetos. A APO alinhada com o nível técnico relacionada à avaliação de qualidade construtiva e com sua funcionalidade dos espaços tem como premissa identificar as falhas projetuais e equívocos executivos apontados pelos próprios usuários de acordo com sua avaliação de satisfação.

A redução das desigualdades sociais e a busca pelo equilíbrio humano e cidadão deve ser estimulado pela eficácia de espaços construídos que sejam capazes de promover o desenvolvimento humano garantindo aos indivíduos uma melhor qualidade de vida. Não basta construir espaços físicos em grande quantidade é necessário construir espaços qualificados permeado por espaços dignos, proporcionando o bem-estar dos seus usuários em relação ao ambiente construído.

Conclusão

O ambiente construído expressa-se em produtos que influem de maneira muito específica e direta cada pessoa, em diversos contextos, a exemplo da habitação, transporte, lazer, dentre outros. Para melhor compreender e qualificar o ambiente permitindo um maior aproveitamento do espaço construído, a APO presta-se para compreender as intenções e as necessidades de seus usuários, fazendo conexões com a qualidade do ambiente existente tornando-se um importante ponto de vista técnico para julgar a projeção e execução de novas obras civis.

Para satisfazer a melhoria e o desempenho dos projetos envolvidos, bem como, a de futuros, a APO mostra-se como uma ferramenta, de profunda qualidade, para verificar a satisfação e o desempenho de ambientes existentes. Questões relacionadas a satisfação dos usuários, são questões que emergem durante a APO, pelo fato de que, tal metodologia vincula-se aos aspectos íntimos e particulares das pessoas, referindo-se também, a sua satisfação e bem-estar em tal ambiente construído.

Atentando interpretar de maneira que não ocorra distorções na leitura dos dados coletados, repara-se na APO, que quanto maior o grau de engajamento dos entrevistados e métodos específicos relacionados ao estudo, maior será a probabilidade de evitar equívocos e falhas nas análises. Nota-se que para compreender os complexos problemas relacionados ao espaço do ambiente e o comportamento humano, torna-

se inevitável que a APO deva ser realizada por múltiplos métodos, ou seja, pela interpolação de métodos quantitativos e qualitativos.

A APO vinculada-se ao ambiente construído, mas sobretudo, à qualidade de vida que este ambiente oferece a seus usuários. As experiências que envolvem a APO denotam um ciclo virtuoso de aprimoramento constante na qualidade ambiental instigando os indivíduos a um olhar crítico de projeto entrelaçando aspectos quantitativos e, prioritariamente, qualitativos. Logo a APO é imprescindível para a dignidade humana perante a moralidade e honra de todo o ser humano, independente da sua condição perante cada situação estabelecida.

Referências

AUBERT, Monica Marques. *Psicologia Ambiental Espaço Construído e Comportamento Humano*. 2007. 30f. Monografia Pós-Graduação "Latu sensu" Projeto a vez do Mestre - Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro.

CLAVAL, Paul. Terra dos homens. São Paulo: Contexto, 2010. 143p.

ELALI, G. A. Psicologia e Arquitetura: em busca do locus interdisciplinar. *Estudos de Psicologia Dossier Psicologia Ambiental*, Rio Grande do Norte, v.2., p.349-362, 1997.

FUJITA, Rafaela Figueiredo. *A prática da Avaliação Pós- Ocupação aplicada na construção civil no estado do Ceará – Um estudo multicaso*. 2000. 103p. Dissertação Mestrado em Engenharia de Produção - Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Florianópolis.

GÜNTHER, Hartmut.; ELALI, Gleice. A., PINHEIRO, J José Q. *A abordagem multimétodos em Estudos Pessoa-Ambiente: Características, definições e implicações*. Universidade de Brasília. Instituto de Psicologia. Série : Textos de Psicologia Ambiental, 2004, Nº 23.

HOFFMANN, Jussara Maria Lerch. *Avaliação: mito e desafio - uma perspectiva construtivista*. Porto Alegre: Editora Mediação, 2008.v.2.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli. *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 22p. 1986

MENDONÇA, Ana Domitila de Almeida. *A Avaliação Pós-Ocupação na Escola de Música e Artes Cênicas da Universidade Federal de Goiás – Ambiente Construído e Comportamento Humano*. 2011. 135f. Dissertação Pós-Graduação Geotécnica-Mecânica das Estruturas e Construção Civil - Universidade Federal de Goiás.

OLIVEIRA, Luciana Dias Lorena de. *Avaliação de pós-ocupação em duas unidades municipais de educação infantil – UMEI Sol Nascente e UMEI Mangueiras*. 2011. 132f. Monografia de Graduação, Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais.

ONO, Rosaria. ORNSTEIN, Sheila Walbe. VILLA, Simone Barbosa. FRANÇA, Ana Judite Galbiatti Limongi. *Avaliação pós-ocupação – na arquitetura, na no urbanismo e no design: da teoria à prática*. São Paulo. Editora: Oficina de textos. 2018.

ORNSTEIN, Sheila Walbe. *Avaliação Pós-Ocupação (APO) no Brasil, 30 anos: o que há de novo?* Rio Grande do Norte. Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente.

.v. 2, n. 2, p. 7-12, 30. 2017

ORNSTEIN, Sheila Walbe. *Divergências metodológicas e de resultados nos estudos voltados às relações ambiente comportamento (RAC) realizados nas escolas brasileiras de arquitetura*. In: TASSARA, Eda Terezinha de Oliveira. RABINOVICH, Elaine Pedreira. GUEDES, Maria do Carmo. *Psicologia a ambiente*. São Paulo: Editora da EDUC, 2004. p. 231-240.

ORNSTEIN, Sheila Walbe. ROMÉRO, Marcelo de Andrade. *Avaliação pós-ocupação (APO) do ambiente construído*. São Paulo. Editora Studio Nobel / Edusp, 232p. 1992. PREISER, Wolfgang F.E. RABINOWITZ, H Harvey Z. WHITE, Edward. T. *Post Occupancy Evaluation*. Nova York: Van Nostrand Reinhold, 1988.

ROMÉRO, Marcelo de Andrade.; ORNSTEIN, S Sheila Walbe. *Avaliação Pós-Ocupação: métodos e técnicas aplicados à habitação social*. Porto Alegre. Coleção Habitar ANTAC. 2003.

SAARINEN, Thomas F. *Extent of application of environment: behavior - design research - a mid - eighties assessment*. Chicago. Journal of Architectural and Planning Research, v. 12/2, p. 166-174. 1995.

SOUSA, Isabella Gaspar. *Habitação Social no Programa Minha Casa Minha Vida: Avaliação Do Residencial Pitangueiras, São José De Ribamar/Ma, Sob as Preferências Do Usuário*. 2017. 147f. Dissertação de Mestrado (Pós- Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de Brasília Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília,.

SOUZA, Fabiana dos Santos. RHEINGANTZ, Paulo Afonso. Observação incorporada, experiência e empatia na APO com ênfase na educação infantil. *In Nutau 2006*. Anais. São São Paulo. Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitetura e Urbanismo da Universidade, 2006.

VILLA, Simone Barbosa. ORNSTEIN, Sheila Walbe. *Projetar apartamentos com vistas á qualidade arquitetônica a partir dos resultados da avaliação pós ocupação (APO)*. Gestão e tecnologia de projetos, v. 4, n 2, 2010.

VILLA, Simone Barbosa. SARAMAGO; Rita de Cássia Pereira. GARCIA, Lucianne Casasanta. *Avaliação Pós-Ocupação no Programa Minha Casa Minha Vida Uma Experiência Metodológica*. 2015. 153f. Pesquisa em Habitação - Faculdade de Arquitetura Urbanismo e Design (UFU). Uberlândia: UFU/PROEX.

O EXERCÍCIO DA CIDADANIA A PARTIR DA ARTICULAÇÃO POPULAR A Comunidade do Pici, em Fortaleza

THE EXERCISE OF CITIZENSHIP
THROUGH POPULAR ARTICULATION
The Pici Slum, on Fortaleza

Lara Aguiar Cunha¹ e Clarissa Figueiredo Sampaio Freitas²

Resumo

Tendo em vista o padrão de desenvolvimento excludente presente nas cidades brasileiras, o presente artigo investiga as potencialidades existentes nas práticas políticas comunitárias dos moradores do Pici, território reconhecido como ZEIS pelo Plano Diretor Participativo de Fortaleza (2009). Para tanto, a partir do exercício de observação participante realizado em 2021-2022 e da revisão de bibliografias relevantes, dialoga-se com a discussão teórica que relaciona informalidade e planejamento urbano, reconhecendo novas oportunidades de produção do tecido urbano a partir da inclusão da articulação popular no exercício da cidadania. A área de interesse se destaca por apresentar um histórico de mobilização popular e lutas coletivas e por, a partir do século XXI, integrar planos e projetos de regularização fundiária que incentivam a participação e reconhecimento dos direitos cidadãos.

Palavras-chave: planejamento urbano, informalidade, cidadania, articulação popular, Fortaleza.

Abstract

In view of the exclusionary development pattern present in Brazilian cities, this article investigates the existing potential in the community political practices of the residents of Pici, a territory recognized as ZEIS by the Participatory Master Plan of Fortaleza (PDP/2009). In this way, through the participant observation exercise carried out in 2021-2022 and the review of relevant bibliographies it dialogues with the theoretical discussion that relates informality and urban planning, recognizing new opportunities for the production of the urban fabric from the inclusion of popular articulation in the exercise of citizenship. The area of interest stands out for presenting a history of popular mobilization and collective struggles and for, from the 21st century onwards, it integrates land tenure regularization plans and projects that encourage participation and recognition of citizen rights.

Keywords: urban planning, informality, citizenship, popular articulation, Fortaleza.

1 Graduada em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Tem experiência no campo da assistência e assessoria técnica por meio de projetos de pesquisa e extensão universitária.

2 Professora do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Design DAUD/UFC desde 2009. Atualmente é vice-coordenadora do PPGAU+D (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design). Foi bolsista da comissão Fulbright durante o mestrado em Planejamento Urbano e Regional da Universidade de Illinois (2001- 2003), e obteve o título de Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (UNB) em 2009.

Introdução

O processo de formação das cidades brasileiras está intrinsecamente ligado ao padrão de exclusão social existente no espaço urbano (MARICATO, 2003). Nesse sentido, o planejamento sob os moldes tradicionais cria e ao mesmo tempo criminaliza a informalidade que permeia esses territórios. Essa criminalização além de intensificar as desigualdades institui uma perspectiva de cidadania limitada aos moradores que - sem outra alternativa - habitam informalmente territórios periféricos. Diante deste contexto, pretende-se refletir sobre as potencialidades de construção da cidadania e acesso a direitos urbanos a partir das mudanças que se instauraram ao longo dos anos na comunidade do Pici, em Fortaleza - Ceará, sob a perspectiva do planejamento urbano e da articulação popular local.

Para tanto, dialogamos com a literatura a respeito de processos de informalidade, cidadania, planejamento urbano e articulação popular (ROLNIK, 1999; ROCCO, 2019; MIRAFTAB, 2012; LIMONAD, 2015). Além disso, investigamos as dinâmicas territoriais a partir de estudos precedentes sobre o recorte espacial do Pici (BRAGA, 2013; CRUZ, 2012; SAMPAIO, 2007) Utilizamos ainda materiais brutos cedidos pela equipe multidisciplinar da Universidade Federal do Ceará (UFC). O material se refere a fotos, levantamentos, cartografias e entrevistas realizadas em 2019 que informou a elaboração do PIRF - Plano Integrado de Regularização Fundiária do Pici realizado pela UFC em parceria com a Prefeitura de Fortaleza. Destaca-se em especial o acesso a transcrição de 5 entrevistas semiestruturadas realizadas pela equipe da Sociologia da UFC a moradores e mobilizadores populares locais. Estas tiveram como objetivo compreender as concepções de território e cultura dos moradores, tanto individuais quanto em confronto de ideias a partir do resgate histórico da vivência dos entrevistados e do entendimento que eles tiveram dos acontecimentos narrados.

Complementarmente ao material secundário sobre as lutas sociais por urbanização e qualificação territorial no Pici realizamos observação participante nos espaços coletivos de articulação política comunitária do território, como parte das atividades da iniciação científica³ entre agosto de 2020 e agosto de 2022. Entende-se por observação participante a integração do pesquisador ao grupo alvo (LAKATOS; MARCONI, 2013), aqui incorporada pela presença nos espaços de forma contribuinte alinhada a execução de demandas comunitárias de caráter técnico por meio da prestação de assessoria técnica às lideranças comunitárias do Pici. Nesse sentido, realizou-se a prestação de serviços como oficinas formativas, auxílio na elaboração de ofícios e produção de materiais cartográfico, disseminação de dados sobre a realidade local e os projetos pretendidos assim como a produção de conteúdo para as redes sociais. Isto permitiu o comparecimento dos autores em diversos eventos de interesse da comunidade como grupos de diálogo, reuniões mensais de organização dos membros da Sociedade Civil do Conselho Gestor da ZEIS Pici e nas reuniões ordinárias com membros do Poder Público. Dessa forma, na medida em que se realizavam as tarefas demandadas pelos líderes comunitários também desenvolvia-se uma maior apreensão das dinâmicas territoriais.

Destaca-se que esse processo de acompanhamento permitiu a aproximação gradual para com os moradores que contribuiu para maior imersão no estudo de caso e na riqueza de relatos colhidos durante o processo, também a prestação de assessoria, além de fortalecer a apreensão das problemáticas da área estudada, permitiu que se contribuísse para os processos de fortalecimento comunitário.

3 Bolsa de Iniciação Científica financiada pela Fundação Cearense de Apoio à Pesquisa (FUNCAP).

Figura 1 - Mapa de Fortaleza destacando o território do Pici. Fonte: elaborado pelas autoras com base no Fortaleza em Mapas.



Os procedimentos realizados produziram evidências de que os processos de articulação popular se fortalecem a partir de planejamentos oficiais, quando feitos de forma participativa e respeitando a autonomia dos moradores. Sob semelhante lógica, a atuação engajada dos moradores e os consequentes desdobramentos dessas ações explicitam a grande contribuição da ação popular no planejamento das cidades indicando como essa participação pode fortalecer cidadania de moradores informais tradicionalmente excluídos dos processos decisórios sobre o desenvolvimento urbano.

A Comunidade do Pici

Em Fortaleza se destaca a segregação socioespacial a partir dos eixos de crescimento da cidade. O Pici é um território periférico localizado em um bairro de nome homônimo no eixo sudoeste da cidade, formado por assentamentos e conjuntos habitacionais localizados em terras de dominialidade imprecisa, tendo a União como a mais provável proprietária de grande parte de uma gleba anteriormente pertencente à empresa aérea Panair e posteriormente adquirida pela União com registros incompletos/deficientes. A porção norte desta gleba foi usucapida para a instalação do Campus da Universidade Federal do Ceará, e a porção sul foi aos poucos sendo ocupada por famílias de baixa renda.

Desta forma, o objeto de estudo, definido a partir da poligonal da ZEIS delimitada pelo PDP de 2009, localiza-se na porção sul da gleba, e constitui um território de grande adensamento populacional ocupado por famílias com renda variante de 01-05 salários mínimos (FORTALEZA, 2015), sendo formado por várias comunidades distintas mas que se caracterizam como espaços informais, sofrendo dos mesmos estigmas na sociedade.

Os moradores do Pici possuem um histórico de articulação popular desde o início da ocupação, no qual recentemente, a partir de projetos de regularização fundiária iniciados no território, têm tido um diálogo mais direto com o município em um processo de reivindicação de direitos. Neste contexto, investiga-se os processos de diálogo junto ao poder público local no ambiente do planejamento urbano buscando identificar as



Figura 2 - Mapa da Poligonal de Estudo. Fonte: Revista do Pici 2020 adaptado pelas autoras.

potencialidades das práticas políticas dos moradores no sentido de reivindicar seus direitos por reconhecimento cidadão. Para tanto, dividiu-se o estudo entre (1) Histórico de Ocupação e articulação comunitária da Comunidade do Pici e (2) Regularização Fundiária a partir de Práticas Insurgentes na Construção de um Novo Futuro.

Histórico de Ocupação e articulação comunitária do Pici durante o século XX

De modo geral, o território do Pici era formado por grandes latifúndios de aspecto rural até os anos 40, data que marca a instalação da Base Aérea Americana e também o início das ocupações no território (SAMPAIO, 2007), o grande adensamento populacional ocorreu nos anos 80 e 90 época em que o déficit habitacional aumentou em Fortaleza dada a grande migração advinda do sertão, ocasionada pela grande estiagem do período somada às péssimas condições de vida no meio rural.

Assim como descreve Maricato (2003) referindo-se ao processo de formação das periferias das cidades brasileiras, o desenvolvimento desta porção da cidade é marcado pela ocupação de espaços sem infraestrutura, dada a grande demanda por moradia alinhada com inacessibilidade ao mercado imobiliário formal por essa parcela da população. Desse modo o território do Pici constitui-se de assentamentos informais, caracterização que inicialmente se refere a informalidade jurídica da posse da terra, mas que alcança estruturas mais complexas de exclusão dessa população das estruturas formais no sentido político, social e econômico (ROCCO, 2019). Dentro do processo de formalização e regulação da cidade, por meio dos índices urbanísticos, que idealmente articularia a construção de cidades mais organizadas, há um *status* de marginalização àqueles que, por faltas de condição financeira, não conseguiram adquirir habitações pelo mercado formal da moradia e dentro dos parâmetros estabelecidos pelas autoridades que atinge o território do Pici a partir da relação estabelecida ao longo dos anos com o Poder Público.

Cada comunidade que compõe o Pici possui suas particularidades, assim o tempo da ocupação e sua forma de organização política se refletem na morfologia urbana do assentamento. Entretanto, nota-se que apesar das ocupações no território existirem a partir dos anos 40, apenas nos anos 90 há uma maior iniciativa pública em urbanizar a área. A inércia política a despeito da grande precariedade habitacional denuncia a

Dados Gerais	Futuro Melhor	Entrada da Lua	Conjunto Planalto Pici	Fumaça/ Planalto Pici
Início	Sem. Inf.	Mais de 20 anos	Mais de 7 anos	Sem inf.
Área total	45.630m ²	114.116m ²	28.432m ²	415.934m ²
Área ocupada	44.537m ²	111.526m ²	26.878m ²	405.349m ²
Nº de imóveis	339	1.044	560	3.893
Renda predominante	2 a 3 SM	1 a 2 SM	3 a 5 SM	2 a 3 SM
População	1.437	4.427	2.374	16.506
Famílias	359	1.107	594	4.127
Densidade pop.	0,03	0,04	0,08	0,04
Domínio do terreno	Público	Sem. inf.	Município	Privado

negação de direitos dos moradores de assentamentos informais. O Poder Público, ciente da vulnerabilidade daquele território, ao escolher não agir - ou pior, por vezes agir de forma punitiva -, adota uma postura de negação cidadã às pessoas que lá vivem.

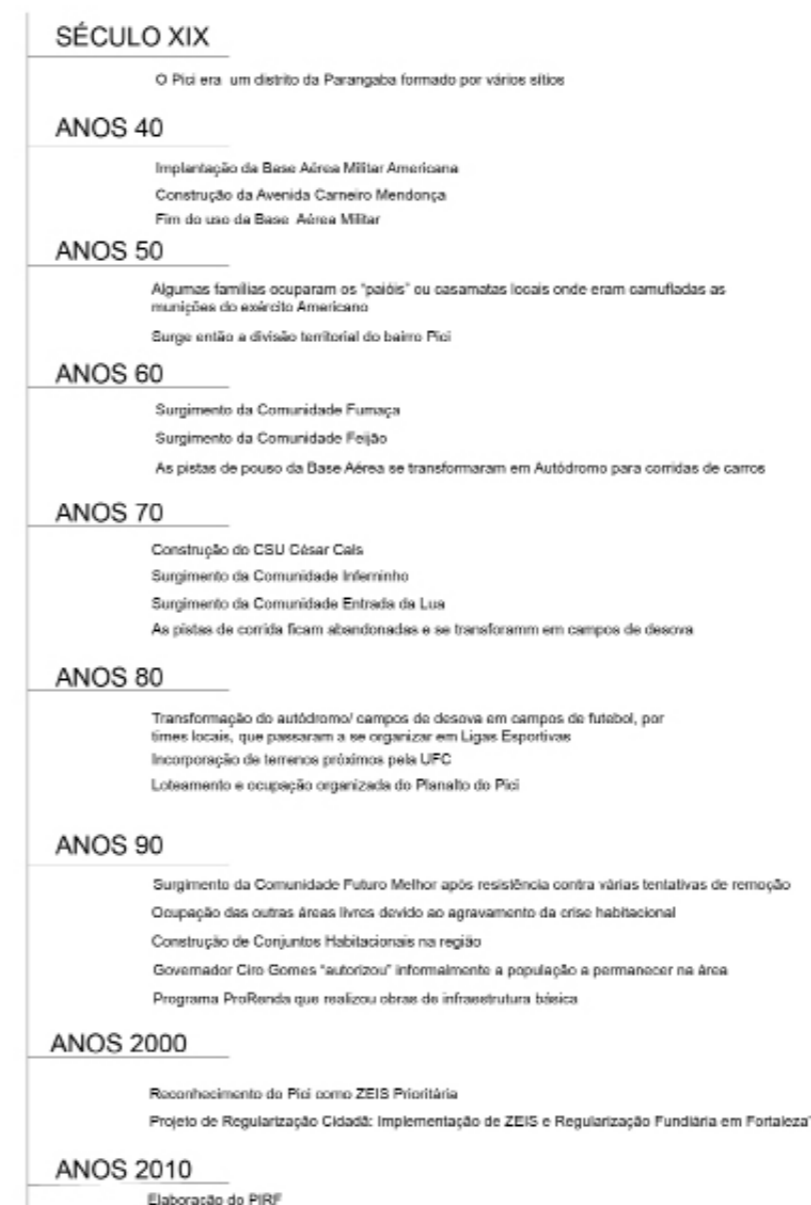
De modo geral, a informalidade é acompanhada da ilegalidade a partir do não cumprimento dos parâmetros urbanísticos estabelecidos no planejamento e também pela ocupação da terra. A esse propósito Rocco (2019) descreve como a ilegalidade de territórios informais torna vulnerável a situação das pessoas que lá vivem, uma vez que, embora perante a lei todos sejam considerados cidadãos com direitos plenos, a marginalização e a precariedade vulnerabilizam essas pessoas no âmbito de negociação com o poder público, principalmente no que se refere a insegurança de posse e a negação de acesso a infraestruturas básicas.

A literatura latinoamericana diferencia os conceitos de informalidade e ilegalidade, no qual a ilegalidade urbana se refere mais a uma classificação jurídica dos territórios a partir do não cumprimento do conjunto de leis, decretos e normas urbanísticas que regulam a produção do espaço urbano. Nesse sentido, Rolnik (1999, p. 14) afirma que “mesmo quando a lei não opera no sentido de determinar a forma da cidade, como é o caso de nossas cidades de maioria clandestinas, é aí onde ela é mais poderosa no sentido de relacionar diferenças culturais com sistemas hierárquicos”, nessa hierarquia se constrói a divisão entre cidade formal e informal. Embora a informalidade seja um modo de produção urbana (ROY, 2005) que não se restringe aos assentamentos informais de baixa renda, é neles que ela se destaca como mote para a criminalização desses espaços e para o cerceamento de direitos. Utiliza-se no presente artigo o conceito de cidade informal estabelecido por Abramo (2009) nos referindo apenas aos assentamentos informais populares organizados pela impossibilidade social de inserção no mercado formal.

Por outro lado, apesar do padrão de exclusão dos índices urbanísticos estabelecidos nos zoneamentos perpetuar a dicotomia entre as duas cidades e intensificar a segregação e as desigualdades sociais, os espaços informais também se revelam como espaços de produção criativa e resiliência popular.

A periferia se constituiu como um espaço de produção social e construção humana em que as práticas socioespaciais possibilitam a invenção e da produção da cidade em um sentido criador (BRAGA, 2013). No Pici, isso se observa a partir de várias posturas

LINHA TEMPORAL FORMAÇÃO TERRITORIAL PICI



registradas ao longo dos anos.

Segundo relatos dos moradores, a ocupação de uma porção territorial conhecida como Planalto do Pici ocorreu nos anos 90 de forma organizada onde se estabeleceram parâmetros de construções independentes, que, apesar de não seguirem as exigências governamentais, carregavam uma preocupação com a manutenção das condições mínimas de habitabilidade. Isso se reflete pelo estabelecimento de tamanhos mínimos de lote, pela reserva de espaços livres para a construção de áreas de lazer coletivas e também pelo planejamento de vias e acessos (CRUZ, 2012).

De modo semelhante, uma vez que os registros das terras não alcançaram as instituições oficiais, a Associação dos Moradores do Campus do Pici (Amocap) se responsabilizou por realizar o controle cadastral dos moradores como tentativa de evitar conflitos fundiários.

Essas ações revelam a forte atuação popular na configuração do território, bem como a preocupação da comunidade com a qualidade do ambiente construído. Ao



longo dos anos seguintes muitos outros grupos comunitários vieram a contribuir pela consolidação, organização e melhoria do território, dos quais se destacam o Espaço Cultural Frei Tito de Alencar (Escuta), o Espaço Margarida Alves e a rede das Comunidades Eclesiásticas de Base (CEBs).

Nesse sentido, podemos observar que a cidade informal é um espaço capaz de melhorar os processos democráticos pela atuação que concretiza o direito à cidade de forma não institucionalizada a partir das reivindicações populares, sendo também responsável pela produção do espaço urbano (REBOUÇAS; MANZI; MOURAD, 2019).

Para além dos movimentos sociais consolidados pode-se também observar as iniciativas dos moradores nessa construção, formulando uma consciência coletiva que se estendia para além dos papéis de liderança, como pode ser atestado pela fala de uma moradora ficticiamente denominada “Maria Bonequeira” membro do Coletivo Muquifo de Teatro da Comunidade do Pici em entrevistas à Braga:

“A maior vontade de se engajar em movimentos de organização popular foi por mim mesma. Desde pequenininha a galera lá da rua, de certa forma, sempre se organizou, a gente morava num beco e o chão vivia enlameado e o pessoal resolveu que cada um e cada uma iriam cimentar a frente das suas casas. Isso é organização popular também.” (BRAGA, 2013, p. 227)

A fala de Maria traz uma reflexão sobre a consolidação/urbanização do assentamento a partir da mobilização que se inicia em pequenos projetos mas que também são símbolos de inconformidade. Quando ela afirma que veio de si a vontade de se engajar em movimentos de reivindicação ela relaciona a necessidade de contestação como uma condição inerente das precariedades em que era submetida em sua vivência diária, que na solução primária de cimentar sua casa para um problema individual ela encontra a problemática coletiva de seus vizinhos que o transformam em uma iniciativa de mudança e portanto uma janela para novas produções do espaço. Assim, por diferentes tipos de atuação, o tecido do Pici foi se formando e se transformando ao longo dos anos.

Explicita-se a formação de uma consciência cidadã pelos moradores ao mesmo tempo a fragilidade do reconhecimento dessa cidadania pelo Poder Público e Instituições tais como descritos por Rocco (2019) e Rolnik (1999), nesses primeiros anos, pela negação de direitos de forma passiva na descontinuidade de Políticas Públicas e de forma ativa por alguns processos de remoção. Por outro lado, o início de um diálogo mais aberto e direcionado entre o Poder Público e a comunidade entre o fim do século XX e o início do século XXI marca novas possibilidades para o planejamento urbano da região.

Nas entrevistas realizadas em 2019 à equipe da Sociologia da UFC, podemos interpretar como os diferentes momentos da Comunidade se relacionaram com diferentes posturas do Poder Público, em um diálogo que mostrou amadurecimento ao longo dos anos. Nas palavras de um membro do ESCUTA e morador da comunidade há mais de 50 anos, a Comunidade passou por fases de reivindicação na década de 80, proposição na década de 90, elaboração de projetos nos anos 2000 e em seguida execução dos mesmos:

“Eu identifico assim, a década de 80 era um movimento de reivindicar (...) reivindicar a urbanização de favela, moradia, educação, saúde, né. Quando chega na década de 90, o movimento começa a propor, começa a fazer proposta. Não era só: “a Prefeitura deve fazer isso”, a comunidade já dizia: “a Prefeitura deve fazer dessa forma”. Foi quando nós conseguimos (...) no período da década de 2000, que era fazer projetos. Não era mais só a proposta, era começando a fazer projetos, são projetos que vêm na área da educação, da moradia, da melhoria de vida da população, de uma certa forma, né. De geração de renda, projetos sociais. Aí passa essa fase, vem a fase da execução, que é onde complicou. Não era mais só o poder público, absorve os projetos e bota as comunidades para executar. Que aí ela não tem nem o poder de gestão e nem tem a experiência, e nem é o perfil dessas comunidades fazer gestão pública.” (UFC, 2019)

O morador, assim, relata os diferentes diálogos estabelecidos ao longo dos anos com o Poder Público, o qual, nesses momentos, não adotou uma postura de diálogo e proposição de construção coletiva que permitisse um verdadeiro empoderamento da comunidade ou resolutividade dos problemas urbanos enfrentados no território.

Também percebe-se na fala do Morador o questionamento crítico à tentativa de institucionalização dos movimentos a partir da postura da Prefeitura. Seu posicionamento se alinha com o cerne da discussão de insurgência pelo interesse da comunidade em trabalhar com o Estado mantendo sua autonomia e independência, navegando “entre a formalidade e a informalidade, entre as instituições e as ruas, entre a legalidade e a ilegalidade” (REBOUÇAS; MANZI; MOURAD, 2019) e desse modo criando também espaços de contestação política.

As perspectivas dos moradores sobre a sua relação com o poder público citadas ao longo do tópico revelam uma verdadeira crença na coletividade por parte da população, bem como atestam a capacidade da cidade informal de se organizar e se reinventar apesar da falta de apoio do Estado. Nos exemplos citados percebe-se a apropriação do espaço urbano e concretização dos anseios populares por meio de um plano de ação prático que desafiava a inércia do Estado, ações que Mirafteb (2012) idealiza ao descrever o planejamento insurgente.

Nesse sentido, uma vez explicitado os limites do estado brasileiro em representar o interesse público e em contrapartida a força das reivindicações populares na conquista de direitos, vislumbramos o potencial de se incluir práticas políticas de articulação

popular no planejamento formal a fim de se iniciar uma política verdadeiramente transformadora nos espaços urbanos.

Reconhecimento cidadão a partir de Práticas Insurgentes na Construção de um Novo Futuro

A partir de uma perspectiva mais tradicional, os processos de planejamento da cidade vem sendo alinhados com a ação de uma força centralizadora, associada ao Estado-Nação (SOUZA, 2006), complementada pela participação de outros agentes da cidade como o mercado imobiliário e os movimentos sociais. A esse propósito, Limonad (2015) afirma que o planejamento muitas vezes se retroalimenta do sistema capitalista por se constituir de propostas e intervenções que buscam minimizar os problemas causados por esse modo de produção ao mesmo tempo em que consolida os processos de acumulação de capital.

Em Fortaleza os investimentos públicos recorrentemente trabalharam para atender aos interesses do capital privado pelo cerne de sua urbanização que alimentou as desigualdades sociais ao tornar inacessível aos mais pobres as áreas com infraestrutura urbana expulsando, seja por remoções violentas, seja por um processo lento de gentrificação, às pessoas de baixa renda para as áreas menos valorizadas e não urbanizadas - em sua maioria periféricas da cidade. É possível relacionar esse modo de planejamento tradicional à própria formação do Pici - iniciado pela ocupação informal devido ao déficit habitacional da cidade.

Entendendo que o processo de planejamento é vasto e complexo demais para se concentrar apenas na mão dos técnicos, a literatura recente (SOUZA, 2006; MIRAFTAB, 2012; LIMONAD, 2015) explora novas oportunidades de construção das cidades a partir das pessoas, valorizando a integração de saber técnico com o saber popular bem como o exercício do direito à cidade a fim de construir cidades mais justas e menos desiguais. A esse propósito, no Brasil, a Constituição (1988) e o Estatuto da Cidade (2001) avançaram nessa busca pela defesa ao Direito à Cidade, ao incluir, por exemplo, a obrigatoriedade de participação na elaboração dos Planos Diretores.

A mudança de panorama nacional em relação ao posicionamento do governo nas metodologias do planejamento urbano refletidas também na criação do Ministério das Cidades em 2003, alterou o paradigma local na aplicação de políticas públicas e na nova comunicação que se iniciou entre os moradores e as autoridades nos anos seguintes.

A mudança do panorama do Pici não se deu apenas devido aos novos preceitos democráticos instituídos a nível federal - que também possui fragilidades. Embora o planejamento forjado a partir da Constituição (1988) tenha uma clara vertente de reconhecimento cidadão, ele foi fortemente instrumentalizado pela influência neoliberal estabelecida globalmente, restringindo a os direitos políticos no processo decisório sobre o desenvolvimento urbano aos proprietários de terra e investidores, perpetuando uma condição de subcidadania dos grupos socialmente excluídos (FREITAS, 2019). Também, Miraftab (2009) critica o planejamento participativo oriundo de uma agenda neoliberal, afirmando que essa prerrogativa de participação constrói uma falsa narrativa de inclusão, feita para passar uma ideia de legitimidade a ações que em realidade favorecem majoritariamente ao mercado.

Miraftab (2006) discorre sobre os conceitos de *espaços convidados* e *espaços inventados* para discutir as possibilidades de atuação dos grupos socialmente excluídos no planejamento das cidades. Os *espaços convidados* se referem aos

espaços de participação institucionalizados pelo Poder Público ou por organizações do terceiro setor, esses, por um lado recebem certo investimento financeiro e possuem maior articulação com outros agentes da cidade; por outro lado, apesar das ações de base incorporadas e, “por mais inovadores que sejam, visam lidar com sistemas de dificuldades e são sancionados pelos doadores e intervenções governamentais” (MIRAFTAB, 2006, p. 195) não representando um verdadeiro rompimento com os modos de produção e reprodução da cidade que se perpetuam pela lógica capitalista.

Já os *espaços inventados* são espaços de resistência protagonizados pela população, que pela sua independência podem buscar um verdadeiro rompimento com o *status quo*. Apesar do aparente binarismo que podem representar as ações nesses dois espaços, o que por vezes leva as instituições oficiais a criminalizar as ações do segundo (MIRAFTAB, 2006), a cidade pode ser beneficiada pela relação dialógica entre eles e pela possibilidade de construção da cidade a partir de um exercício de cidadania que transita entre os dois espaços.

A partir das definições de Miraftab (2012) a diferenciação entre o planejamento participativo e o planejamento insurgente se estabelece da seguinte forma: enquanto o planejamento participativo se refere a um planejamento iniciado pelo Estado ao qual os moradores locais são *convidados* a integrar - e aqui surgem diversas questões sobre o nível de participação, expressão e emancipação que essas circunstâncias propiciam; o planejamento insurgente *incorpora adicionalmente* a ação direta pela reivindicação de direitos, espaços urbanos e decisões na cidade em uma luta clara contra os processos de opressão também reproduzidos pelo Estado.

Como o processo complexo, a mudança na abordagem do planejamento da comunidade do Pici também levou em conta a gestão municipal e principalmente a articulação popular dos moradores do território, sendo esse último definitivo para transformar o processo de construção do espaço na comunidade. Nesse sentido cabe observar qual a relação estabelecida entre os moradores e o Poder Público ao longo da construção de um processo de reconhecimento cidadão na comunidade.

Em 2005, iniciou-se no PICI um projeto financiado pelo Ministério das Cidades em parceria com a ONG Cearah Periferia denominado “Projeto de Regularização Cidadã: Implementação de ZEIS e Regularização Fundiária em Fortaleza”, esse projeto durou cerca de seis anos, contando com o auxílio e participação dos grupos mobilizadores presentes no território, em especial a Amocap. Posteriormente, em 2011, foi também firmada parceria com a UFC a partir do Projeto “PROEXT: Programa DAU – Direito à arquitetura e urbanismo: implementação de zonas especiais de interesse social”⁴, que prestou assessoria no processo de levantamento das casas a serem regularizadas pelo projeto do Cearah Periferia (FREITAS; LIMA, 2012). Esse projeto, diferente do que o nome possa levar a crer, visava garantir apenas a titulação dos imóveis para seus moradores diferindo de um processo de regularização fundiária plena que prevê uma articulação entre medidas jurídicas e urbanísticas de modo que se promovam melhorias de infraestrutura, melhorias habitacionais bem como projetos integrados de melhorias sociais como um todo (BUENO; MONTEIRO, 2006).

A esse propósito, enquanto a segurança de posse jurídica representa um caminho para que os moradores da comunidade estejam menos sujeitos a ações arbitrárias do governo (ROCCO, 2019), apenas a Regularização Fundiária plena sintetiza uma ação engajada que reconhece a cidadania dos moradores dos assentamentos informais (MARICATO, 2010) a partir da execução ativa de ações afirmativas que finalmente dão

⁴ Financiado pelo Ministério da Educação.

acesso a políticas que lhes são direitos.

Também, é importante colocar que diversas questões impediram o projeto de alcançar a conclusão desejada. Esse desfecho, segundo Cruz (2012) se deu devido a uma série de entraves jurídicos no que se refere à titulação das terras na região. Porém a nossa experiência no acompanhamento do caso⁵ sugere que a descontinuidade no processo de regularização do PICI se deve à falta de prioridade da Secretaria de Patrimônio da União, que em conjunto com a companhia habitacional local (Habitafor) tem priorizado a regularização da zona de Orla (Pirambú).

Apesar da não resolução do objetivo principal, o projeto iniciado pelo Cearah Periferia deixou um legado de produtos imateriais para o avanço da discussão sobre regularização fundiária. Durante o projeto foram promovidas diversas oficinas com os moradores para fomentar a conscientização acerca do tema, esses momentos se destacam como pontos importantes para as articulações comunitárias. Na fala de uma Moradora, liderança e atual membro do Conselho Gestor da ZEIS Pici em entrevista com o grupo de Sociologia da UFC em 2019, percebe-se como o curso foi importante para direcionar e ampliar a discussão sobre o direito à cidade no território “... a gente fez o curso de pesquisa popular né, no Ceará Periferia pra poder, aí foi que a gente começou a discutir mesmo essa questão da cidade, aí a gente teve várias pessoas aqui que fizeram esse curso, foi muito bom” (UFC, 2019). Esses momentos são precursores do atual grande objetivo dos Conselheiros da ZEIS Pici: alcançar a regularização fundiária, primeiro pelo sentido jurídico, depois em toda sua plenitude.

Em 2009, a partir da elaboração do novo Plano Diretor Participativo (PDP) de Fortaleza, o território do Pici foi reconhecido como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). A elaboração participativa do plano e a criação da ZEIS representam uma vitória no sentido de reconhecimento da cidade informal a partir da compreensão da necessidade de adaptação dos parâmetros urbanos para esses territórios sem tentar forçá-los a encaixar nos moldes da cidade formal. Essas vitórias, entretanto, surgiram a partir de muita pressão popular⁶ fortalecida pelos novos dispositivos políticos advindos do Estatuto da Cidade (2001), das quais o executivo municipal não se mostrava tão disposto a adotar.

Destaca-se também a criação de um Conselho Gestor de cada ZEIS. O Conselho Gestor, instituído pela Lei Complementar nº 062, de 02 de fevereiro de 2009, e regulamentado pelo Decreto Municipal nº 14.211, de 21 de maio de 2018, tem como objetivo acompanhar a elaboração, a implementação e o monitoramento do Plano Integrado de Regularização Fundiária (PIRF). O Conselho é formado por representantes do Poder Público, de Organizações da Sociedade Civil e de moradores e lideranças populares da Comunidade que são escolhidos pelo voto popular. Para além da aprovação do PIRF, o Conselho Gestor tem uma função importantíssima de fortalecer o diálogo entre a prefeitura e a comunidade, bem como resguardar os interesses do segundo. A esse propósito a instituição do Conselho se destaca como um importante passo na participação popular no planejamento urbano da ZEIS Pici.

Iniciado em 2019 o PIRF se coloca como um plano participativo para a regulamentação das ZEIS. O PIRF da Comunidade do Pici foi coordenado pela equipe do curso de Sociologia da Universidade Federal do Ceará (UFC). O grupo emvidou esforços para reconhecer e valorizar o saber popular dos moradores, conforme a Cartilha “Agora é

⁵ Esta afirmação baseia-se na interlocução de um dos autores do trabalho junto ao corpo técnico da SPU, ocorrida nos anos seguintes à finalização do projeto Regularização Cidadã.

⁶ FREITAS, C. F. S. 2015; PEQUENO; FREITAS, 2012 dentre outros sistematizam a luta pela ZEIS em Fortaleza.

LINHA DO TEMPO DO CALENDÁRIO DE ATIVIDADES DA ZEIS PICI EM 2021

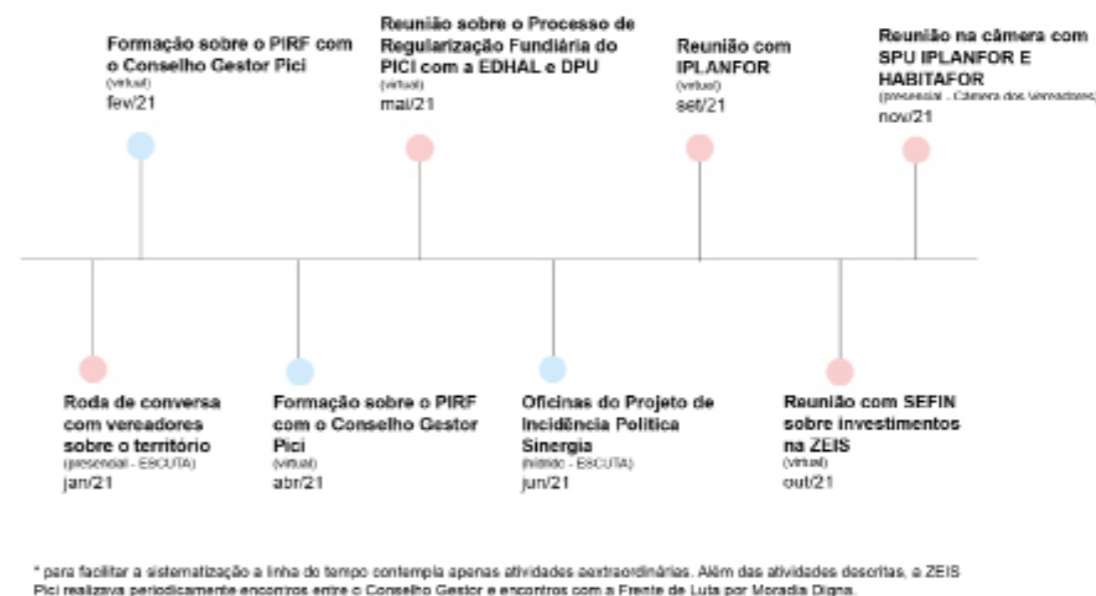


Figura 6 - Linha do tempo. Fonte: Trabalho de campo.

Nossa Zeis” do PIRF Pici detalha:

“A elaboração de todos os produtos contou também com a contribuição dos mobilizadores sociais, dos conselheiros da ZEIS, de lideranças comunitárias, de comerciantes, empreendedores e moradores do território. Vários instrumentos metodológicos foram decisivos para compatibilizar consensos, tendo ampla participação das comunidades: reuniões, oficinas, capacitações, entrevistas, aplicação de questionários, etnografia rua a rua e a cartografia social” (BARREIRA et al, 2019, p.15).

A metodologia adotada atesta o comprometimento em uma produção que refletisse o interesse dos moradores e mais que isso, que capacitasse os mesmos para que realizassem de forma crítica avaliações das políticas públicas bem como reivindicarem seus direitos no plano da cidade.

A elaboração do PIRF pela universidade permitiu o estabelecimento de uma relação comunicativa entre sociedade e universidade a partir de uma atuação comprometida com os princípios freirianos, nos quais se idealiza uma troca de saber dialogal e horizontal (FREIRE, 1985), possível de ser observada nos escritórios de campo e nas oficinas organizadas pela UFC.

As demandas urbanas do Pici são muitas e o PIRF apontou um caminho para a execução de várias destas pela proposição de projetos urbanísticos, porém, para além disso o trabalho reforçou a importância da construção de uma metodologia coletiva no processo de planejamento ao reivindicar a participação assídua dos moradores nas etapas de urbanização do bairro.

Atualmente, essa atuação tem reverberância na atuação dos moradores desde que se foi concluída a elaboração do PIRF: houve uma apropriação do documento a partir da participação de oficinas com a equipe da Universidade de modo que, estando cientes das proposições técnicas a população possa cobrar do Poder Público a sua execução. Dessa forma, ainda que os projetos urbanísticos não estejam concretizados nota-se que a parte civil do Conselho Gestor, a representação dos moradores, adota



Figura 7 - Foto das reuniões entre a comunidade do Pici e membros do poder público no Escuta e na Câmara dos Vereadores, respectivamente. Fonte: Instagram @zeispici, 2021.

um posicionamento crítico sobre as necessidades do território, possuem um senso de prioridade sobre quais mudanças são mais urgentes na comunidade e são conscientes de quais órgãos competentes cobrar por essas melhorias.

Em 2021, essas afirmações se comprovam diante da postura estratégica da Comunidade de priorizar a educação, a mobilidade e a regularização fundiária a partir da emissão de ofícios solicitando reuniões com as secretarias responsáveis, bem como a escolha da abordagem dessas temáticas nos projetos vinculados à região. Na imagem a seguir pode ser observado o fluxo das atividades desenvolvidas durante esse período, na figura 6.

O foco na regularização fundiária marca a reivindicação da segurança de posse bem como uma tentativa de romper com o processo de ilegalidade que, como apontado por Rolnik (1999), pode fragilizar o reconhecimento cidadão no território.

No campo institucional, destaca-se, por exemplo, a reunião com os vereadores que ocorreu em Janeiro de 2021 e a Reunião Técnica organizada pela comissão de Direitos Humanos da Câmara dos Vereadores sobre Regularização Fundiária do Pici, que ocorreu em Outubro de 2021, nas quais os moradores tiveram a oportunidade de direcionar as pautas que consideram urgentes no território, avançando a discussão política das temáticas que lhe dizem respeito.

De forma semelhante, a contínua cobrança do Conselho por esclarecimentos e diálogos ao Instituto de Planejamento de Fortaleza (IPLANFOR) a respeito da apresentação dos projetos que se tem desenvolvido para o território, bem como a reivindicação que estes estejam de acordo com as diretrizes do PIRF demonstram a tomada de consciência dos moradores sobre as possibilidades e consequências do planejamento urbano. Além disso, apresentam um primeiro passo para a execução de projetos mais fiéis às verdadeiras necessidades do território.

Em comparação a outros projetos da prefeitura que pouco dialogam com a população local, o PIRF tem representado um caminho de participação cidadã que efetiva novas possibilidades de transformação na cidade. Além disso, o monitoramento dos moradores sobre as ações do município no território bem como a reivindicação pela execução dos planos já estabelecidos se mostraram vitais para garantir que essas pautas sejam lembradas e continuadas. Na atual conjuntura em que os interesses do mercado se confundem com os interesses do Poder Público, a pressão popular se mostra um processo positivo na defesa do direito dos grupos socialmente excluídos e parte do planejamento urbano em busca de cidades mais justas.

Para além do diálogo institucional, destaca-se a constância de reuniões mensais dos membros do Conselho Gestor da ZEIS PICI, que demonstram o comprometimento coletivos dos moradores com a causa. Estas ocorreram até mesmo em formato virtual devido a pandemia do COVID-19 - nesses momentos de reunião são pautadas discussões acerca das problemáticas do bairro; das propostas elaboradas no PIRF; das novas propostas e adaptações do plano que se suscitam pelas mudanças do território e das estratégias para a construção de novos futuros.

Assim, podemos observar que as negociações da Comunidade com o governo não representam a institucionalização/cooptação dos movimentos, mas um processo de demanda por direitos básicos que deveriam estar inseridos no próprio processo de cidadania. Logo, o território se fortaleceu na elaboração do plano e se fortalece cada vez mais ao criar espaços de negociação com agentes externos na medida que cria espaços de auto reflexão sem esses agentes, preservando a autonomia e o caráter emancipatório local na mesma medida que aumenta a potência de sua voz na cidade.

Conclusão

O acompanhamento das atividades dos moradores em torno da implementação do Pirc desde agosto de 2020, bem como o resgate do histórico de mobilização comunitária dos moradores do assentamento do Pici nos permitiu observar que a cidade informal é mais que um subproduto da cidade formal, mais do que consequência do planejamento excludente das autoridades ela é fruto do esforço coletivo em busca de novas soluções, fruto do exercício direto do direito à cidade e das lutas por sobrevivência dentro de um processo formal de construção da cidade que é hostil para grande parte da população brasileira.

A esse propósito, entendendo a dinâmica de disputa em que se encontram esses espaços, entendemos que um planejamento alternativo - no presente artigo incorporado pelo planejamento insurgente descrito por Miraftab (2006, 2009, 2013) - pode, eventualmente, apontar um caminho para a construção de cidades que reconheçam o processo pleno de cidadania de seus moradores.

O referencial teórico estudado nos permite interpretar as práticas históricas e atuais de contínua organização social para a gestão do território. Podemos observar que os moradores atuaram como verdadeiros agentes urbanos nas transformações desse espaço, inicialmente, sem qualquer colaboração do Município - que em sua proposta tradicional de planejamento não dialogava com as periferias urbanas. Ao longo dos anos podemos notar a mudança das ações da Prefeitura e do Estado no território crescendo a partir dos projetos de regularização fundiária para um maior grau de diálogo com os moradores, que tem oscilado entre a legitimação dos direitos urbanos dos moradores e uma atitude de desresponsabilização do estado.

O planejamento institucionalizado apresenta algumas evoluções, com a recente incorporação de metodologias de articulação popular que de fato permitam a construção de um diálogo frutífero entre as partes, vitórias que se materializam pela existência do Conselho da ZEIS Pici, e mais recentemente, do Fórum das ZEIS, por exemplo. Desse modo, o caso estudado confirma as análises bibliográficas sobre a informalidade e a cidadania no Brasil, que reforçam a importância do reconhecimento dos processos autônomos de planejamento popular/autônomo/insurgentes, e o papel dessas práticas para que as pautas prioritárias daqueles que vivem e constroem o território sejam efetivamente incorporadas pelas políticas públicas urbanas.

Referências

- ABRAMO, P. (ED.). *Favela e mercado informal: a nova porta de entrada dos pobres nas cidades brasileiras*. Porto Alegre: ANTAC, 2009.
- BARREIRA, I. A. F. et al (coord). *Agora é Nossa ZEIS: Cartilha do PIRF Pici*. Fortaleza, 2019. Cartilha Virtual. Disponível em: < <https://zonasespeciais.fortaleza.ce.gov.br/zeisp/5#pirfs/> >. Acesso em 03/04/2022.
- BRAGA, Osmar Rufino. *Autobiografização e formação de juventudes: uma reflexão sobre a produção da vida na periferia*. 2013. 371f. – Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em Educação Brasileira, Fortaleza (CE), 2013.
- COSTA-LIMA, M.; FREITAS, C.; FARIAS, S. *Mapping Algorithms Are Failing to Address Urban Inequalities in the Global South Failed Architecture*, 28 jul. 2021. Disponível em: <<https://failedarchitecture.com/mapping-algorithms-are-failing-to-address-urban-inequalities-in-the-global-south/>>. Acesso em: 13 maio 2022.
- CRUZ, A. C. M. *Análise dos parâmetros urbanísticos para regulamentação das zonas especiais de interesse social*. 2012. 282 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil: Estruturas e Construção Civil)-Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.
- FREIRE, Paulo. *Extensão ou comunicação?* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- FREITAS, C. F. S.; LIMA, L. S. Cadastro territorial e SIG no processo de regularização fundiária: o caso da ZEIS do Planalto Pici em Fortaleza, Ceará. In: *Simpósio Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação*, 4., 2012, Recife. Anais... Recife: Programa de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação do Departamento de Engenharia Cartográfica da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, 2012.
- FREITAS, C. F. S. Fighting for Planning for the First Time in Fortaleza, Brazil. *Progressive Planning: the magazine of Planners Network*, [s. l.], n. 204, p. 11–15, 2015. Disponível em: http://www.plannersnetwork.org/wp-content/uploads/2015/09/PPM_Sum2015_Freitas.pdf. Acesso em: 27 mar. 2020.
- FREITAS, C. F. S. Insurgent planning? Insights from two decades of the Right to the City in Fortaleza, Brazil. *City, analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*. 23:3, 285-305, 2019. DOI: 10.1080/13604813.2019.1648030.
- FORTALEZA (CE). *Lei Complementar nº 062*. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza e dá outras providências. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2009.
- FORTALEZA EM MAPAS. 2022. Disponível em: <<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/#/>>. Acesso em: 03 set. 2022.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LIMONAD, Ester. Muito além do jardim: planejamento ou urbanismo, do que estamos falando. In: *Teorias e Práticas Urbanas: condições para a sociedade urbana*. 1a. ed. [s.l.] C/Arte, 2015.p. 71–102.
- MARICATO, Ermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. In: *Estudos avançados*, v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003.
- MARICATO, Ermínia. *Conhecer para resolver a cidade ilegal*. São Paulo, 2010.
- MIRAFTAB, F. Feminist praxis, citizenship and informal politics: Reflections on South Africa's anti-eviction campaign. *International feminist journal of politics*, v. 8, n. 2, p. 194–218, 2006.
- MIRAFTAB, F. Insurgent planning: Situating radical planning in the global South. *Planning theory*, v. 8, n. 1, p. 32–50, 2009.
- MIRAFTAB, F. *Planning and Citizenship*. Oxford Handbooks Online. 2012. DOI: <https://doi.org/10.1093/OXFORDHB/9780195374995.013.0038>.
- PEQUENO, R.; FREITAS, C. F. S. Desafios para implementação de Zonas Especiais de Interesse Social em Fortaleza. *Cadernos Metrópole*, [s. l.], v. 14, n. 28, p. 485–505, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/14819>. Acesso em: 19 mar. 2020.
- REBOUÇAS, Thaís de Miranda; MANZI, Maya; MOURAD, Laila Nazem. Experiências de planos de bairro no Nordeste brasileiro: articulando planejamento insurgente e direito à cidade. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 855-878, dez. 2019. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962019000300855&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 10/01/2022.
- ROCCO, R.; BALLEGOIJEN, J. VAN. The Political Meaning of Informal Urbanization. In: ROCCO, R.; BALLEGOIJEN, J. VAN. (ESD.). *The Routledge handbook on informal urbanization*. New York, NY:Routledge, 2019.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel / Fapesp, 1999.
- ROLNIK, Raquel. Regulação urbanística no Brasil. Conquistas e desafios de um modelo em construção. In: *Anais do Seminário Internacional: Gestão da Terra Urbana e Habitação de Interesse Social*. São Paulo, PUCCAMP, 2000. Disponível em: < <https://raquelrolnik.wordpress.com/2000/06/29/regulacao-urbanistica-no-brasil-conquistas-e-desafios-de-um-modelo-em-construcao/> > Acesso em: 07/01/2022.
- ROY, Ananya. Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, v. 71, n. 2, 2005.
- SAMPAIO, Leonardo. *A História do Pici*. 2007. Sítio eletrônico: <<http://leonardofsampaio.blogspot.com/2007/12/historia-do-pici.html>>. Acesso em 01/05/2022.
- SOUZA, M. L. DE. Social movements as 'critical urban planning' agents. *City*, v. 10, n. 3, p. 327–342, 1 dez. 2006.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ/CETREDE. *Plano Integrado de Regularização Fundiária da ZEIS Pici*. Caderno de Diagnóstico Socioeconômico, Físico-ambiental, Urbanístico e Fundiário. 2019. Disponível em: <<https://zonasespeciais.fortaleza.ce.gov.br/zeisp/5#pirfs/>>. Acesso: 04 set 2022.

SHOPPING CENTERS, SOCIABILIDADE E SEGREGAÇÃO

Uma análise da percepção ambiental no caso de Pelotas

*SHOPPING MALLS, SOCIABILITY AND SEGREGATION
An analysis of environmental perception
in the case of Pelotas*

Laís Becker Ferreira¹ e Eduardo Rocha²

Resumo

Seriam os *shopping centers* novos equipamentos urbanos que aliam sociabilidade e consumo ou seriam eles prejudiciais à cidadania e à vida urbana, gerando uma maior segregação de classes sociais? Este estudo busca compreender por que os *shoppings* vêm crescendo e atraindo cada vez mais pessoas, enquanto as lojas de rua e os espaços públicos de lazer parecem estar perdendo espaço. Os *shopping centers*, com a privatização do lazer e da segurança, trouxeram diversas consequências na forma de experienciar a cidade contemporânea. A partir disso, buscando entender a percepção dos frequentadores no que diz respeito aos aspectos atrativos e segregados dos *shoppings*, foi desenvolvido um estudo de caso no Shopping Pelotas, apoiado na aplicação de questionários. As conclusões alcançadas permitiram perceber que o *shopping center* é um ambiente extremamente complexo, com características positivas e negativas, que não se adequa dentro de generalizações. Ao final do trabalho, a descrição dos pontos atrativos e segregadores favorece a reflexão de possíveis caminhos alternativos.

Palavras-chave: *Shopping center*, segregação, cidade contemporânea, percepção ambiental.

Abstract

Are shopping malls new urban facilities that combine sociability and consumption or are they harmful to citizenship and urban life, generating greater segregation of social classes? This study seeks to understand why malls have been growing and attracting more and more people, while street stores and public leisure spaces seem to be losing ground. Shopping malls, with the privatization of leisure and security, had several consequences in the way of experiencing the contemporary city. From this, seeking to understand the users' perception with regard to the attractive and segregated aspects of the malls, a case study was developed at Shopping Pelotas, supported by the application of questionnaires. The conclusions reached made it possible to perceive that the shopping mall is an extremely complex environment, with positive and negative characteristics, which does not fit within generalizations. At the end of this study, describing the attractive and segregating points favors the reflection of possible alternative paths.

¹ Mestranda em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPel). Graduada em Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel). Membro do Grupo de Pesquisa Cidade+Contemporaneidade. E-mail: lais.bfer@gmail.com
² Professor associado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel. Coordenador do Grupo de Pesquisa CNPq Cidade+Contemporaneidade. Doutor em Arquitetura (PROPAR/UFRGS). Mestre em Educação e especialista em Patrimônio Cultural (UFPel). Arquiteto e urbanista (UCPel). E-mail: amigodudu@yahoo.com.br

Keywords: Shopping mall, segregation, contemporary city, environmental perception.

Introdução

Quando se fala em *shopping center*, geralmente refere-se a um estabelecimento comercial que reúne várias lojas sob um mesmo teto, com administração centralizada e estacionamento para veículos. São centros de compras sofisticados e protegidos, com lojas, restaurantes em grandes praças de alimentação, cinemas e outras opções de lazer. Este modelo de centro comercial surgiu nos Estados Unidos na década de 1950 e logo se disseminou por todo o mundo. O Brasil conta hoje com 601 *shoppings*, segundo dados da ABRASCE e esse número só cresce.

No entanto, o mundo dos *shoppings* é povoado de opiniões controversas. Para Padilha (2003), esses centros comerciais configuram-se como espaços de lazer alienado para as classes de maior poder aquisitivo. Na visão de Caldeira (1997), os *shopping centers*, assim como outros enclaves fortificados, produzem segregação espacial e tornam explícitas as desigualdades sociais. Por outro lado, outros autores como Freitas (1999) defendem que os *shoppings* oferecem novas formas de sociabilidade além da função econômica.

Apesar dessas divergências, é perceptível o rápido crescimento dos *shopping centers* nas cidades brasileiras grandes e médias. Concordando ou não, o fato é que cada vez mais pessoas frequentam esses centros comerciais, alterando assim a configuração e apropriação dos espaços urbanos. Sendo assim, faz-se importante o questionamento acerca do que realmente atrai as pessoas ao *shopping*, o que faz as pessoas escolherem esse espaço em substituição a outros aparelhos de varejo e a outros ambientes de interação social não orientados necessariamente para o consumo. Nesse sentido, objetivou-se responder à seguinte questão:

O que o *shopping center* significa enquanto espaço para as pessoas e o que atrai seus frequentadores?

A partir dessa questão norteadora, propôs-se desenvolver um estudo de caso no Shopping Pelotas, na cidade de Pelotas no Rio Grande do Sul, amparado pela aplicação de um questionário online. A escolha por este método foi feita para que se obtivesse uma amostragem maior devido à situação pandêmica atual.

Desta forma, este estudo tem como objetivo geral descrever a percepção dos sujeitos, no que se refere aos aspectos atrativos e segregadores do *shopping center*.

O *shopping center* e sua complexidade

Os *shopping centers* surgiram nos Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial, na década de 1950, inspirados nas grandes lojas de departamentos. Com o crescimento urbano e o desenvolvimento dos transportes, os *shoppings* surgiram como um novo equipamento urbano reunindo num só lugar diferentes opções de comércio, trazendo maior agilidade, conforto e economia de tempo para os clientes (ANDRADE, 2007).

Não demorou até que a novidade chegasse ao território brasileiro: em 1966 é inaugurado o Shopping Center Iguatemi em São Paulo. Nas décadas seguintes, esses centros comerciais de modelo norte-americano se disseminaram para outros estados brasileiros. Segundo dados da Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE), são hoje 601 *shoppings* espalhados pelo país.

No entanto, conforme explica Gonzaga (2009), com a rápida expansão surge uma revolução no padrão de consumo, tanto em aspectos físicos, já que o *shopping* estabelece novas dinâmicas entre espaço público e privado, quanto em aspectos sociais, uma vez que este novo ambiente sugere novas formas de relacionamento, sociabilidade e também segregação.

Abordando inicialmente as questões físicas, os *shoppings* possuem uma série de características que foram imprescindíveis para sua disseminação e que foram apontadas nas pesquisas intituladas *Project in the city 2* (KOOLHAAS et. Al, 2001), realizadas na Universidade de Harvard. A invenção do ar condicionado, por exemplo, permitiu criar espaços interiores extremamente confortáveis, mesmo sem o uso de janelas. Aliás, a falta das janelas e de qualquer contato com o ambiente exterior também é uma estratégia para favorecer a permanência das pessoas dentro do centro comercial. Outra invenção importante foi a escada rolante, que permitiu ao consumidor atravessar sem esforço grandes distâncias e alturas. Incentivar o fluxo de pessoas é uma premissa forte, afinal quanto maior a circulação, maior o volume de vendas.

Até mesmo a natureza foi reinventada com plantas artificiais para criar ambientes mais interessantes. Dentro do *shopping*, foram criadas ruas, praças, alamedas e mobiliário urbano que remetem ao espaço urbano. Castello (2005) explica que essa estratégia de copiar qualidades encontradas em outros lugares, especialmente do espaço urbano, é utilizada também em parques temáticos, complexos esportivos, museus, bibliotecas, etc. É o que ele denomina “lugares de clonagem”.

Assim, a artificialidade permite tornar os *shoppings* em espaços internos “perfeitos”: confortáveis, bonitos, limpos, controlados e protegidos das intempéries. Essa combinação de características físicas tornou o modelo *shopping center* possível de ser aplicado em qualquer canto do mundo.

Já em relação às questões sociais, há diversos pesquisadores que indicam que o *shopping* não é um espaço tão positivo quanto aparenta ser. Padilha (2003) afirma que o *shopping center* é um importante fenômeno da sociedade capitalista mundializada que pretende criar no seu interior uma nova cidade, mais limpa, mais bonita e segura do que a cidade real. E, por conseguinte, torna-se um espaço privilegiado e destinado a determinadas camadas da população.

Em nome desta “qualidade de vida”, a urbanidade vai sendo remodelada, na medida em que os espaços públicos comuns, geridos pelas prefeituras ou governos estaduais, passam a ser insuficientes, impróprios ou inseguros (por diversas e complexas razões) para o convívio social ou para as atividades de lazer das pessoas. Os realizadores e administradores dos shopping centers sabem que a realidade do “mundo de fora” apresenta problemas e, ao invés de colaborarem, na arena de políticas públicas, para a busca comum de soluções a fim de revalorizar o sentido de comunidade, escolhem a direção oposta da solução individualizante do lucro privado (PADILHA, 2003, p. 26).

Para Caldeira (1997), os *shopping centers* são um tipo de enclaves fortificados: espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho. Esses espaços surgiram há poucas décadas, porque até então, a cidade era um ambiente concentrado, onde os diferentes grupos sociais viviam próximos uns dos outros, embora em arranjos residenciais distintos. Atualmente, com a grande desigualdade social, o que se vê é que as classes mais abastadas procuram se isolar em uma comunidade fechada e isolada que fornece *status* e um ambiente seguro e

adequado para viver apenas entre iguais:

A imagem dos enclaves opõe-se à cidade, representada como um mundo deteriorado, permeado não apenas por poluição e barulho, mas principalmente por confusão e mistura, ou seja, heterogeneidade social e encontros indesejáveis (CALDEIRA, 1997, p. 160).

Nas cidades contemporâneas, com os enclaves fortificados produzindo segregação espacial, se tornam ainda mais evidentes as desigualdades sociais. As interações cotidianas entre pessoas de diferentes classes sociais diminuem consideravelmente e há a sensação constante de “evitação”, seletividade e separação (CALDEIRA, 1997). Por trás desse mundo aparentemente ideal dos *shoppings* e enclaves fortificados, parece haver, portanto, um espetáculo criado, um universo privado voltado para dentro, ignorando e evitando a “cidade real”.

Além disso, a espetacularização das cidades contemporâneas segue um modelo internacional extremamente homogeneizador, para atender ao desejo imposto pelos financiadores multinacionais dos grandes projetos urbanos (JACQUES, 2008). Hoje, há espaços padronizados: grandes redes de hotéis, *shopping centers*, condomínios fechados, parques temáticos, edifícios de escritórios, fazendo com que cidades no mundo inteiro se tornem cada vez mais parecidas. É o que Koolhaas (1995) chamaria de “cidade genérica”.

Na visão de Augé (2012), um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico é considerado um não-lugar. Por exemplo: você está num *shopping* de Dubai, mas poderia estar em qualquer outro grande *shopping center* do mundo, porque os não-lugares não têm identidade. São espaços efêmeros em que os sujeitos não criam relações. Aliás, a falta de contato com o mundo exterior é outra estratégia amplamente utilizada nos espaços de consumo, como os *shoppings*, para que as pessoas permaneçam ali o máximo de tempo possível, consumindo e gerando lucro.

É importante ressaltar ainda que, se os *shopping centers* só vêm ganhando tanto espaço como opção de lazer, é em grande parte pela ineficiência dos espaços públicos de lazer, especialmente no Brasil. O aumento da violência, a falta de confiança na segurança pública e a falta de espaços urbanos adequados favorecem a privatização do lazer pelo *shopping* assim como a segregação social (PADILHA, 2003).

Por outro lado, enquanto alguns pesquisadores criticam, outros defendem os *shopping centers* como instrumento de sociabilidade. Soares (2000) não vê os *shoppings* como um espaço destinado exclusivamente a maximizar o consumo no ponto de vista econômico. Ele explica que, para os consumidores, eles são também espaços geradores de sociabilidade, conforto e segurança. O autor defende, inclusive, o *shopping* enquanto projeção da casa na rua. Para ele, o *shopping* (casa) remete a sociabilidade (família e amigos), sentimentalidade, relações, lazer, conforto, segurança, hospitalidade. Já a rua remete à individualização, solidão, frieza, exposição às intempéries e conflito.

Para Lehtonen e Mäenpää (1997), a atividade de ir ao *shopping* é colocada entre dois extremos: enquanto prática social prazerosa e enquanto atividade de suprimento às necessidades. A primeira enfatiza o “ir ao *shopping*” enquanto um passeio, uma atividade prazerosa com fim em si mesma, com ênfase na experiência e na diversão. E a segunda vê o “ir às compras” simplesmente como uma rotina do dia-a-dia para manter os suprimentos necessários à manutenção da vida, sendo assim uma necessidade e não um prazer. O *shopping center* atende a esses dois universos opostos. Os autores afirmam que frequentar esse espaço tem a ver com comprar, mas não se limita a isso.



E, portanto, não requer que a pessoa tenha dinheiro ou seja de uma classe social elevada.

Apesar das divergências pragmáticas e ideológicas, o fato é que os *shopping centers* continuam a crescer de modo acelerado no Brasil e no mundo. Algo desperta o interesse das pessoas em frequentá-los, fazendo com que outras formas de comércio e lazer em espaços públicos fiquem em segundo plano, gerando uma nova configuração urbana. Surge daí a problemática desta pesquisa, que busca compreender melhor por que os *shoppings* atraem tantas pessoas e o que ele realmente significa enquanto lugar na cidade contemporânea.

Metodologia

O presente trabalho é estruturado em uma pesquisa do tipo descritiva na área de percepção ambiental e possui caráter quantitativo. A pesquisa descritiva tem como objetivo descrever o que está acontecendo com detalhes, preenchendo as partes que faltam e expandindo nossa compreensão. Assim, é bastante utilizada para compreender melhor a opinião, atitude ou comportamento de um grupo de pessoas em determinado assunto.

O trabalho fundamenta-se em um estudo de caso com aplicação de um questionário distribuído a partir das redes sociais, com uma amostra extraída da população da cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul. De acordo com dados do IBGE (2010), Pelotas possui 328.275 habitantes.

O objeto de estudo

Para a definição do estudo de caso, levou-se em conta a popularidade e o tamanho do *shopping*, posta a necessidade de um ambiente suficientemente complexo para alimentar a pesquisa. Atendendo a esses critérios, optou-se pelo Shopping Pelotas, inaugurado em outubro de 2013 sendo o primeiro *shopping center* da cidade de Pelotas.

Situado em uma área predominantemente residencial e com grande fluxo de veículos no cruzamento da Avenida Ferreira Viana com a Avenida São Francisco de Paula no Bairro Areal, o Shopping Pelotas é um empreendimento com 38.275 m² de área construída total distribuídos em apenas 1 pavimento, 23.275 m² de área bruta locável, 1.173 vagas de estacionamento, 6 lojas âncora, 5 megalojas, 140 lojas satélites, 1 academia, 14 operações de *fast food*, 2 restaurantes e 5 salas de cinema³. De acordo com dados da ABRASCE, o perfil de consumidores do Shopping Pelotas é de 15% da classe A, 45% da classe B, 35% da classe C e 5% da classe D. O fluxo médio mensal antes da pandemia do Covid-19 era de 350 mil consumidores⁴.

O questionário

Para a realização deste estudo, foi elaborado um questionário estruturado composto por questões fechadas e abertas. Cerro e Bervian (2002) explicam que o questionário é o formato mais usado para coletar dados, uma vez que possibilita medir com melhor exatidão aquilo que se deseja.

O questionário foi dividido em três módulos. No primeiro, foram incluídos aspectos relativos à frequência que o respondente utiliza o *shopping*, meio de transporte utilizado, e o principal uso feito no *shopping*. No segundo módulo, os respondentes foram inquiridos a respeito da sua percepção sobre o Shopping Pelotas: quais os aspectos mais atrativos, como se sentem ao frequentá-lo, como avaliam o espaço, etc. No último módulo, foram incluídas questões abertas e dados relativos ao perfil socioeconômico dos respondentes como gênero, idade, ocupação principal e renda mensal.

Os dados foram coletados de forma *online*, para que se obtivesse uma amostragem maior devido a situação pandêmica atual.

Resultados e discussões

Os resultados aqui apresentados refletem a apuração dos 46 questionários respondidos. Em relação à caracterização da amostra, o sexo feminino (62,5%) predomina entre os respondentes. Na sua maioria, os respondentes têm entre 25 e 44 anos (69,6%) e fazem uso de carro como principal meio de transporte para ir ao *shopping* (76,1%). A Tabela 1 detalha alguns desses dados.

Idade		Renda mensal		Meio de transporte	
Até 18 anos	2,2%	Até 2 salários mínimos	21,7%	Carro próprio	76,1%
19-24 anos	6,5%	3-5 salários mínimos	19,6%	Ônibus	4,3%

3 Dados encontrados no site do Shopping Pelotas. Disponível em: <<https://www.shoppingpelotas.com.br/shopping.asp>> Acesso em: 12 Jun 2021.

4 Dados encontrados no site da ABRASCE (2019). Disponível em: <<https://abrasce.com.br/espaco-do-associado/shopping-pelotas-completou-seis-anos-com-35-novas-operacoes-em-2019/>>. Acesso em: 25 Jun 2021.

25-34 anos	43,5%	6-10 salários mínimos	34,8%	Táxi ou aplicativo	6,5%
35-44 anos	26,1%	Acima de 10 salários mínimos	10,9%	Bicicleta	2,2%
45-54 anos	13,0%	Prefiro não dizer	13,0%	A pé	4,3%
Acima de 55 anos	8,7%			Outros	6,6%

Inquiridos a responder se preferem fazer compras no centro de Pelotas ou no Shopping, a maioria dos respondentes (54,3%) afirmou preferir o Shopping, enquanto 32,6% prefere fazer suas compras no centro da cidade. Além das duas opções citadas na própria pergunta, 13,1% das pessoas incluíram na opção “outro” que preferem fazer compras *online* através da internet.

Quando perguntados sobre o Shopping Pelotas ser um *shopping* como qualquer outro; um complexo com várias opções de lazer, comércio, serviço, alimentação e lazer; ou um *shopping* especial; a grande maioria dos respondentes (67,4%) entendem que o Shopping Pelotas é igual a qualquer outro. 32,6% escolheram a segunda opção e nenhum respondente (0%) disse entender o *shopping* analisado como especial ou diferente dos demais. Ou seja, isso reforça as características mencionadas por Augé (2012) quando desenvolveu o conceito de não-lugares: espaços em que as pessoas não encontram identidade, nem criam relações.

Já quando instados a responder o que achavam do Shopping Pelotas, 52,2% dos entrevistados disseram que o achavam agradável e 28,3% responderam “nem agradável, nem desagradável”. Em relação ao principal uso feito no *shopping*, o ato de ir às compras foi mencionado por 56,5% dos respondentes. Outras pessoas indicaram lazer (19,6%), cinema (17,4%), alimentação (2,2%) e serviços (4,3%).

Ainda em relação ao consumo, outra questão perguntava se toda vez que o respondente vai ao Shopping ele consome algo. Nesse caso, 63% das pessoas responderam que sim; 32,6% afirmaram que nem sempre; e 4,3% disseram que não consomem nada e o frequentam apenas para passear. Com a análise dessa questão, é possível assumir que o *shopping center* cumpre seu papel como *locus* privilegiado da “sociedade do consumo”, uma vez que quem não tem poder aquisitivo de compra provavelmente deixa de frequentá-lo. Vale lembrar a fala de Padilha (2003) quando considera os *shopping centers* como templos de consumo das sociedades capitalistas, ambientes cientificamente planejados, nos seus mínimos detalhes, para a ação de comprar. Comprar mercadorias, serviços, alimentação, lazer, distinção social, segurança – o que se confirma com os resultados desta pesquisa.

Em uma questão aberta perguntando se o entrevistado sentia-se à vontade hoje em dia no Shopping Pelotas, a grande maioria das respostas mencionou a pandemia do Covid-19 (embora ela não tenha sido mencionada), seja para dizer que sim, sente-se à vontade tomando as medidas necessárias; ou também para dizer que não, não sente-se à vontade por conta do risco de contaminação pelo vírus já que se trata de um ambiente fechado sem renovação do ar. Ainda sobre a pandemia, em outra pergunta, 95,7% dos respondentes afirmaram que sua frequência de ir ao *shopping* diminuiu desde o início da pandemia de Covid-19 no país.

Para compreender ainda mais a percepção dos sujeitos quanto aos *shopping centers* de uma forma geral e não apenas no *shopping* estudado, foi feita uma pergunta aberta para que os entrevistados dissessem se gostam ou não de frequentar *shopping centers*. Dos 46 respondentes, 67,4% afirmaram que gostam e citaram entre os aspectos positivos a diversificação de lojas, a praticidade, o estacionamento, o cinema, a segurança e o amplo horário de funcionamento. 23,9% dos respondentes disseram que não gostam

de frequentar *shoppings* e preferem outras formas de comércio mais tradicionais. 8,7% se mostraram indiferentes, não tendo nenhuma predileção específica, mas também não deixando de ir quando necessário.

Perguntados em relação a como se sentem no Shopping Pelotas, 47,8% dos respondentes responderam que se sentem indiferentes e 41,3% afirmaram que se sentem acolhidos como mostra a tabela 2. Fazendo uma análise superficial, pode-se afirmar que grande parte das pessoas que frequentam o *shopping center* sentem-se acolhidas e confortáveis nele, assim como Soares (2000) já havia sugerido e inclusive comparado o *shopping* com a projeção da casa na rua. No entanto, é necessário lembrar que a amostra desta pesquisa infelizmente não considera todos os grupos sociais e é provável que quem se sinta rejeitado nesse espaço nem ao menos o frequente, nem teria acesso a participar do questionário *online*.

Como você se sente no Shopping Pelotas?	
Me sinto acolhido(a)	47,8%
Me sinto indiferente	41,3%
Me sinto rejeitado(a)	0,0%
Sinto que não é o lugar pra mim	4,3%
Não sei dizer	6,5%

Em outra questão, foram mostradas diversas frases e solicitou-se aos entrevistados que escolhessem as frases que mais correspondessem a percepção que eles têm do Shopping Pelotas. Como é possível observar na tabela 3 abaixo, as frases que mais se destacaram foram: “bom lugar para fazer compras” (50,0%), “lugar seguro” (45,7%), “ruim para ir na pandemia” (41,3%) e “não é minha primeira opção quando vou fazer compras” (41,3%).

Escolha as frases que mais correspondem a percepção que você tem do Shopping Pelotas	
Bom lugar para levar a família	28,3%
Bom lugar para fazer compras	50,0%
Não é minha primeira opção quando vou fazer compras	41,3%
Bom lugar para socializar	13,0%
Essencial em Pelotas	8,7%
Lugar seguro	45,7%
Acolhedor para as classes com maior poder aquisitivo	23,9%
Acolhedor para todas as classes	10,9%
Local que não valoriza o comércio local	13,0%
Local que favorece a economia local	6,5%
Ruim para ir na pandemia	41,3%
Bom de ir na pandemia	4,3%

Com o objetivo de compreender os aspectos atrativos do Shopping Pelotas de acordo com a percepção dos seus frequentadores, pediu-se aos entrevistados que selecionassem os 3 maiores atrativos do *shopping* entre as opções sugeridas (tabela 4).

Tabela 2 – Sensação dos respondentes no Shopping Pelotas. Fonte: dados da pesquisa.

Tabela 3 – Frases que simbolizam a percepção dos frequentadores. Fonte: dados da pesquisa.

Selecione até 3 opções que você vê como os maiores atrativos do Shopping Pelotas	
Facilidade de ter tudo no mesmo lugar	52,2%
Diversidade de opções na praça de alimentação	21,7%
Diversidade de segmentos do comércio	21,7%
Localização	21,7%
Área de recreação para crianças	0,0%
Segurança	45,7%
Cinema	41,3%
Ambiente interno protegido das intempéries (sol, vento, chuva, etc.)	80,4%

O ambiente interno protegido das intempéries é considerado por 80,4% dos respondentes a principal atratividade do *shopping* em comparação com espaços públicos e comércio de rua. Esse resultado mostra a importância de um ambiente climaticamente agradável, onde os frequentadores possam permanecer por um longo período de tempo protegidos do sol, do vento, da chuva e das diferenças de temperatura. Como mencionado por Koolhaas et. Al (2001), a invenção do ar condicionado e a criação de ambientes internos “perfeitos” favoreceu a disseminação desse modelo de *shopping center* por todo mundo e, mais uma vez, se reafirma com esta pesquisa.

Outro aspecto mencionado por grande parte dos respondentes (52,2%) é a facilidade de encontrar tudo em um mesmo lugar. Lojas das mais variadas, a praça de alimentação com opções que agradam a diferentes gostos, cinema, caixa eletrônico, jogos para crianças, esmalteria, etc. Pode-se dizer que essa variedade de serviços oferecidos gera uma grande praticidade para o usuário e também para as famílias e outros agrupamentos frequentarem o ambiente em conjunto.

A segurança do espaço também se revela um diferencial importante para 45,7% dos respondentes, o que leva a outras questões que precisam ser debatidas. Como diz Caldeira (2000), na medida em que a maior parte da população confia apenas na segurança privada, como ficam os serviços e autoridades públicas que são deslegitimados? Outro ponto para refletir é: por que os sujeitos se sentem tão seguros dentro do *shopping center*? Pode ser tanto por conta da segurança privada como pelo fato de lá dentro não estarem as pessoas menos privilegiadas, os moradores de rua, os pobres, os pedintes, etc. E nesse sentido, pode-se apontar que o *shopping center* contribui, sim, para a segregação social, uma vez que se trata de um local seletivo e excludente de uma certa camada da sociedade.

Considerações finais

Primeiramente, é importante lembrar que, desde o início da pandemia de Covid-19, a dinâmica e a rotina das pessoas vêm sendo fortemente alteradas. Assim, esta pesquisa está inserida em um contexto muito particular representando a percepção dos sujeitos no cenário atual, mas que, provavelmente, teria alcançado resultados diferentes se fosse realizada há 3 ou 4 anos atrás. Ao analisar as respostas dos entrevistados, é perceptível que a grande maioria das pessoas hoje sai de casa com menos frequência do que fazia antes, e vêm se adaptando a essas novas dinâmicas do dia a dia, com o maior uso da internet, até mesmo para fazer compras. Também, por conta da pandemia, a aplicação dos questionários precisou ser feita de forma *online*, o que dificultou a inclusão das classes mais baixas da população.

Analisando os dados da pesquisa, percebe-se que a função da sociabilidade no *shopping center*, defendida por Soares (2000) e Lehtonen e Mäenpää (1997), não é muito citada pelas pessoas. Na verdade, é visível até mesmo um certo receio no agrupamento, que provavelmente ocorre também por conta da pandemia. Mesmo assim, é possível afirmar que, em circunstâncias normais, os *shopping centers* são considerados ambientes agradáveis para a maioria dos respondentes.

Como principais pontos atrativos do *shopping center*, foram citados: a) o ambiente protegido das intempéries; b) a facilidade de ter tudo em um mesmo local; e c) a segurança. Já os aspectos segregadores, embora não tenham sido citados ao longo do questionário, podem ter ficado implícitos. Os *shopping centers* se enquadram como um lugar destinado à classe média e alta, uma vez que são focados no lucro e no consumismo, e, portanto, se configuram como um espaço de alta segregação social. É possível sugerir que essa seja ainda uma das razões pelas quais as pessoas são tão atraídas pelos *shoppings*: porque é um espaço seletivo, sem os pontos negativos da cidade, sem a marginalidade, sem a violência e sem as classes menos privilegiadas.

De qualquer modo, percebeu-se ao longo deste estudo que o *shopping center* é um ambiente extremamente complexo, com características positivas e negativas, e que é preciso muito cuidado no momento de fazer observações generalistas, tanto para quem o defende quanto para quem o critica.

Com o resultado desta pesquisa, descrevendo os aspectos atrativos e segregadores do *shopping*, fica a reflexão sobre outros caminhos e soluções. Talvez uma alternativa seja a criação de espaços urbanos qualificados, tanto para favorecer o comércio local e não as grandes redes, mas também para o lazer, a sociabilidade, a música, a arte, espaços seguros, protegidos das intempéries e que acolhessem a todos os grupos sociais. É claro que há enormes desafios nesse sentido, mas o objetivo é que este estudo possa ter contribuído de alguma forma na reflexão e na indicação de caminhos mais saudáveis para a cidade contemporânea.

Este trabalho, no entanto, também apresenta limitações. A amostra utilizada, pela dimensão do estudo, pela disponibilidade de tempo e pela situação de pandemia, foi pequena e não permitiu inferir sobre a percepção de frequentadores de todos os grupos sociais a respeito do *shopping center*. Assim, sugere-se para a continuidade do estudo a aplicação de outros métodos, dessa vez qualitativos como a entrevista, para alcançar resultados ainda mais precisos envolvendo diferentes camadas da sociedade.

Referências

- ABRASCE. *Dados do setor* – Associação Brasileira de Shopping Centers. Disponível em: < <https://abrasce.com.br/numeros/setor/>>. Acesso em: 03 jun. 2021.
- AUGÉ, Marc. *Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 9ª ed. Campinas, SP: Papius, 2012.
- CALDEIRA, Teresa. *Enclaves fortificados: a nova segregação urbana*. Novos Estudos CEBRAP. São Paulo, n.47, p.155-176, março, 1997.
- CALDEIRA, Teresa. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, SP: Edusp, 2000.
- CASTELLO, Lineu. *Repensando o lugar no projeto urbano. Variações na percepção de lugar na virada do milênio (1985-2004)*. UFRGS. Porto Alegre, RS: 2005. Tese de

doutorado.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. *Metodologia científica*. 5 ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

FREITAS, R. *Nas alamedas do consumo: os shopping centers como solução contemporânea de lazer nas cidades globalizadas*. Revista Brasileira de Comunicação, Arte e Educação, Brasília, ano 1, n.2, 1999.

GONZAGA, E. *Shopping center, subjetividade e exclusão social*. Fragmentos de Cultura, 20(1), 55-68. 2010.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Brasileiro de 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. *Cenografias e corpografias urbanas: espetáculo e experiência na cidade contemporânea*. Revista Observatório Itaú Cultural, n. 5, p. 47-57, abr./jun. 2008. São Paulo: Itaú Cultural, 2008.

KOOLHAAS, Rem. *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press, 1995.

KOOLHAAS, Rem et al. *Mutations*. Bordeaux: Arc em Revê Centre d'Architecture, 2001.

LEHTONEN, T.; MÄENPÄÄ, P. *Shopping in the East Centre Mall*. In: FALCK, p. CAMPBELL, C. (org.). *The Shopping Experience*. Londres: Sage Publications, 1997.

PADILHA, Valquíria. *Shopping center: a catedral das mercadorias e do lazer reificado*. UNICAMP. Campinas, SP: 2003. Tese de doutorado.

SOARES, Luiz André. *Entre a casa e a rua: cultura, espaço e consumo em shopping-centers*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Administração. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2000.

A PAISAGEM

Na área central do espaço urbano de Livramento de Nossa Senhora/BA

THE LANDSCAPE
*In the central area of the urban space
of Livramento de Nossa Senhora/BA*

Kelly Alcântara Spínola¹ e Ana Emília de Quadros Ferraz²

Resumo

Este artigo tem as intenções de apresentar a área central da cidade de Livramento de Nossa Senhora, localizada no interior da Bahia. Tem-se como objetivo geral compreender as relações de produção do espaço para interpretar as transformações dessa paisagem e suas interferências nesta área de Centro Histórico. Nesse sentido, explorou-se quanto ao espaço, que está sempre em movimento e a paisagem que produz e se reproduz a todo instante. Como resultados dos procedimentos metodológicos, utilizou-se a pesquisa documental iconográfica e levantamento histórico bibliográfico. Esses procedimentos foram realizados para dar suporte a análise espaciotemporal, pois a organização espacial e o objeto, influenciam diretamente na historicidade do lugar, negligenciando as temporalidades existentes e as formas urbanas de cada tempo. A pesquisa evidenciou que a paisagem da área de análise está em constantes mudanças, sujeita a alterar este território, contudo, mantém características histórico-culturais que a tornam singular para a cidade.

Palavras-chave: paisagem, espaço, território.

Abstract

This article has the intentions of presenting the central area of the city of Livramento de Nossa Senhora, located in the interior of Bahia. The general objective is to understand the relations of space production in order to interpret the transformations of this landscape and its interferences in this area of the Historic Center. In this sense, we explored space, which is always in movement, and the landscape, which produces and reproduces itself all the time. As results of the methodological procedures, iconographic documentary research and historical bibliographical survey were used. These procedures were carried out to support the spatiotemporal analysis, because the spatial organization and the object directly influence the historicity of the place, neglecting the existing temporalities and the urban forms of each time. The research showed that the landscape of the area of analysis is constantly changing, subject to change this territory, however, maintains historical and cultural characteristics that make it unique to the city. Keywords: landscape, space, territory.

1 Mestre em Geografia - Produção do Espaço Urbano pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB. Especialista em MBA em gestão de projetos, especialista em Docência do Ensino Superior. Arquiteta e Urbanista pela Faculdade Independente do Nordeste – FAINOR. E-mail: contato@kellyspinola.com.br.

2 Pós-doutorado e Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe –Brasil; Mestrado em Ciências Sociais pela PUC –SP. Graduação em Geografia pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB. E-mail: milaferraz@gmail.com – Atuação profissional: Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB.

Introdução

O espaço urbano vive em processo de transformação, desta maneira, podemos dizer que a paisagem é heterogênea e está condicionada a produzir e reproduzir a todo instante. A materialidade presente na paisagem, nada mais é que a produção do espaço realizada pelos indivíduos que constitui o espaço.

Souza (2020, p. 67) diz que “Tudo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem.” Nesta perspectiva, somam-se as considerações de analisar a paisagem em um contexto amplo. Sendo esta então, formada das vivências que ocorrem no espaço urbano. Suas interações se estabelecem por meio das formas, das cores e até mesmo de sons e odores.

O sentido de observação norteará a percepção da paisagem. Além disso, é necessário frisar que o espaço urbano é constituído pela organização social estabelecida no presente, apesar de estar sempre em mutação, a paisagem contém passado e a compreensão do território influencia diretamente para esse entedimento. Essa história congelada através de traçados e volumes, podem falar por si só, identificando tempo, memórias e significados.

O espaço está sempre em movimento, sujeito a transformações que podem ocasionar impactos na paisagem urbana. Por isso, o recorte aqui apresentado teve como objetivo geral compreender as relações de produção do espaço para interpretar as transformações dessa paisagem e suas interferências nesta área de Centro Histórico, destacando a importância deste espaço para a história e cultura da cidade de Livramento de Nossa Senhora – BA.

A paisagem desta área de Centro, se manteve tradicional desde a sua formação, conservando o modelo tríade de influência europeia, com praça de espaços ajardinados e edifícios institucionais em torno da igreja matriz. Este espaço para a cidade é um símbolo da história e é prenhe de significados, proporcionando expressões identitárias a este local.

Este artigo buscou realizar procedimentos que pudessem auxiliar na interpretação das transformações desta paisagem, por meio do método exploratório de caráter qualitativo, com pesquisas documental, iconográfica e levantamento histórico bibliográfico. Esses procedimentos foram necessários para a análise da história da cidade, periodização e levantamento de informações que auxiliam na percepção deste espaço.

Foram realizadas observações diretas com estudos de campo e visitas técnicas, no período de julho de 2020 à abril de 2022, a fim de obter dados para as análises, principalmente com a atualização dos registros fotográficos, de modo a compreender a dinâmica socioespacial de maneira visual, por meio da comparação de paisagens.

Buscou-se embasar esta pesquisa na compreensão teórica de alguns autores, como Santos (1996, 2002, 2004, 2013, 2020) que auxiliou principalmente na análise geográfica acerca das relações de permanências, rupturas. Como suporte teórico para analisar a história de Livramento de N^a Sra. foram utilizados autores locais, como Tanajura (2003) e Marinho e Lessa (1995).

Abordagens sobre a produção do espaço

Limitar-se a definir o espaço como apenas uma superfície terrestre é insuficiente para descrever a sua importância para as relações espaciais. Destaca-se que: a geografia

não é mais fixada em processos e feições naturais que correspondem a formação do relevo, hidrografia, clima, entre outros; logo, a geografia para além das ciências naturais e sociais e sua relação com o estudo da natureza, é abrangente, pois, a depender de quem analisa o espaço a percepção de formas e de sentidos são diferentes.

Ao se compreender a produção do espaço, é percebido quantos aspectos importantes envolvem o processo de reprodução. Além da perspectiva geográfica, outras disciplinas auxiliam na compreensão desse dinamismo, como a sociologia, economia, antropologia e arquitetura. Dessa maneira, dá-se noção da complexidade em se interpretar e esclarecer os fatos que se estabelecem nas relações socioespaciais e o quanto a multidisciplinaridade é importante.

Com as muitas possibilidades de produção, as relações sociais se modificaram e as reproduções do espaço urbano se revelaram condição da realidade vivida, fruto da acumulação capitalista. “Isso se dá porque, ao se desenvolver, o capitalismo realiza sua missão histórica - a sua reprodução -, mas ao fazê-lo cria suas próprias condições como momentos críticos, suscitando a necessidade de sua superação.” (CARLOS, 2018a, p. 25)

A produção do espaço possui uma relação direta com o capital financeiro, distribuída nas formas de usos e relações de poder (nas relações simbólicas/imateriais) e por meio dos bens materiais (nas formas edificadas que compõe a paisagem). Neste aspecto, é necessário frisar que a produção pode ter noções contraditórias, como: renovação, conservação, preservação, continuidade e rupturas pertencentes ao processo de produção e reprodução.

Dessa maneira, percebe-se que a sociedade ao produzir seu próprio espaço, o vê como mercadoria, ou seja, condição material para a realização do espaço, pois para a sociedade capitalista, corresponde como valor de troca (CARLOS, 2011). Devido a individualização e a lógica do capital, o processo de produção do espaço evidencia o valor de uso desigual e cada um apropria-se do espaço de acordo as suas necessidades e anseios, sendo estes influenciados pelas formas materiais ou imateriais.

Definindo então, a sociedade como sujeito e o espaço como objeto. Os sujeitos produtores, são os agentes, tendo como conteúdo as relações sociais e uma localização no espaço. Sendo os sujeitos da ação, o Estado, e o capital os sujeitos sociais.

O espaço social se reproduz com base nas necessidades e interesses diversos. Logo, a formação das cidades ganha nova dimensão, Segundo Limonad (2008), a reorganização espacial é modificada, os processos e o método de produção do espaço são flexíveis e não se limita ao capitalismo ou tempo histórico. Carlos (2018a, p. 41), aponta que “O espaço surge como produto saído da história da humanidade, reproduzindo-se ao longo do tempo histórico, e em cada momento da história, em função das estratégias e virtualidades contidas em cada sociedade.” Desta maneira, como forma de recriar e dar continuidade a produção, a reprodução do espaço está sempre em movimento.

Por vezes, as transformações na organização espacial podem ser percebidas ao longo do tempo, diante as circunstâncias da produção do espaço e pode ser refletida tanto na organização geográfica, como nas paisagens, nas formas e funções que a produção se apropria e exerce ao longo da história. “Para se compreender o espaço social em qualquer tempo, é fundamental tomar em conjunto a forma, a função e a estrutura, como se tratasse de um único conceito” (SANTOS, 2020, p. 76).

Em vista deste fenômeno, para se atingir essa totalidade, o espaço depende do movimento de variáveis que formam o todo, analisadas de maneira simultânea por meio das categorias analíticas “[...] estrutura, processo, função e forma, que definem o espaço em relação à sociedade.” (SANTOS, 2020, p. 76). Deve-se considerar todas as instâncias envolvidas na produção, nas frações e como o comportamento de cada uma de forma individual, interferem no movimento de toda a unidade.

A produção do espaço acontece de maneira contínua, em diferentes escalas e níveis. Pois, as transformações ocorrem em diferentes ritmos, com métodos de se reproduzir estruturados variavelmente. Sendo que uma transformação pode interferir em outra de forma direta ou indireta, a depender do curso de envolvimento da produção, como a expulsão das indústrias em centros urbanos para áreas periféricas.

Nessa dinâmica, as espacialidades resultam da reprodução e apropriação de um espaço que é aparentemente homogêneo, mas que implica em dar-lhe novas formas e imbuí-las de sentidos associados ao seu uso por cada indivíduo ou grupo (TRINDADE JÚNIOR, 2004, p. 14).

Isso ocorre porque o espaço se reproduz a todo momento, em função dos indivíduos que nele estão, os quais consomem e produzem o espaço. A totalidade envolve a produção e requer novas formas de dinamismo da construção social, embasadas nas necessidades e interesses que mudam de caráter conforme o novo modelo de produção, as relações de consumo, o poder capitalista, etc.

Essa diversidade de fatores envolvidos na reprodução, depende do tempo histórico, das novas características estabelecidas nas formas urbanas e nas circunstâncias ora vivenciadas. Para isso, Limonad (2008) aborda:

A reprodução do espaço, requer um espaço que condiz com as necessidades. Em um espaço que ocorre múltiplas funções, onde todos disputam por satisfazer a reprodução espacial, ocorre a escassez desse espaço, que por sua vez, sofre com o aumento de impactos ambientais (aumento de consumo x escassez de recursos naturais) e geram novas formas de organização espacial (LIMONAD, 2008, p. 249).

Com a nova constância dada ao cotidiano e a indissociabilidade da relação espaço-tempo, o espaço é transformado, apropriado e reorganizado constantemente. Ademais, “[...] a sociedade em seu processo constitutivo de humanização, produz continuamente um espaço num movimento perpétuo, tornando-o imanente a sua própria existência.” (CARLOS, 2018a, p. 20), ganhando formas e sentidos com base na ação dos indivíduos que nele opera.

Na dialética presente na reprodução do espaço e a espacialidade, a concepção é feita por meio de processos, ações e a história, sendo que a reprodução precisa do espaço para acontecer. Outros aspectos contribuem para essa ação, como a globalização, as novas perspectivas de acumulação e a intervenção do Estado, do qual possui um papel de comando na morfologia espacial, por meio da reprodução social, materializada nas instituições e nas condições ocasionadas por ela.

Embora a relação cotidiana seja o instrumento revelador da sociedade, não é somente nas relações sociais que se dá o processo de reprodução. Sendo nos aspectos de caráter material, o símbolo da realização da vida, das histórias e memória, concretizado por meio das formas arquitetônicas e traçados urbanos, como marcas de um tempo,

o chamado materialismo histórico fundamentada na reprodução espacial. (CARLOS, 2018a)

Em síntese, a condição do espaço é um instrumento de valor, de interesse e submissão do capital. O espaço se reproduz e se reorganiza em determinação do momento em que se realiza. Diversos aspectos influenciam essa reprodução, como o cotidiano, as atividades econômicas, as relações sociais e as relações espaciais, visto que na homogeneidade ocorre os desdobramentos e abre caminhos para novos momentos históricos, e marcam as relações espaço-temporais.

Influência do espaço urbano na paisagem

A paisagem é heterogênea e constituída por diversos elementos diversificados em estruturas, tempos, formas de produção e indivíduos que concebem o espaço. Todo acontecimento é denominado uma mudança, e pode gerar ou não interferências e causalidade a outros aspectos formadores da totalidade da paisagem. Logo, o espaço dinamiza diversas relações que podem interferir diretamente no movimento e nas formas reveladas.

Espaço e paisagem não têm significados equivalentes, estes se correlacionam ao longo do processo de produção e reprodução. Vale destacar que “A paisagem é, pois, um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável: o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente.” (SANTOS, 2004, p. 67). Ao analisar a paisagem e o espaço, alguns conceitos geográficos são indispensáveis ao estudo destas categorias, pois, são dinâmicas e repletas de variantes.

A interpretação sobre paisagem possui uma definição abrangente, e do ponto de vista socioespacial é de grande relevância à visão de um observador. Neste sentido, podemos citar o ponto de vista de Souza (2020), a respeito da invisibilização e as formas com que esse cenário pode ser capturado e decifrado. A relação de normal, de beleza, de estranhamento e de outras características dadas ao adjetivar a paisagem, pode ser subliminar, sendo uma mesma paisagem, repleta de discordância a respeito da condição do belo.

Por outro lado, com técnicas empregadas ao espaço, a paisagem pode ser modificada. “Nesse sentido a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal.” (SANTOS, 2004, p. 103). Dessa maneira, aparentemente, pode-se embarcar em uma viagem no tempo, pois elementos do passado estão no presente, por meio das materialidades que tais espaços sustentam e se caracterizam. Logo, a paisagem é história, histórica e repleta de processualidades.

Para se formar paisagens é indispensável a relação da sociedade, a mudança de funções, usos e significados. Assim,

Entende-se que só se pode intervir no espaço, quando o mesmo é reconhecido como uma construção social. É premente conhecer o espaço onde se vive para atuar como agente transformador de determinada realidade. Antes de tudo, é preciso reconhecer-se como agente produtor do espaço para reconhecer-se como agente transformador do mesmo (FERRAZ, 2020, p. 41).

Cada fração da paisagem é preche de valores e das relações que envolvem a espacialidade. “A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual.” (SANTOS, 2004, p. 104). É por tal afirmação que podemos descrever paisagens como elementos representativos definidores de tempos singulares ou de tempo presente, revelando as perspectivas e necessidades de determinado período na relação espaço-tempo.

As relações sociais, econômicas e políticas, estão em constante processo de transformação e isto, interfere diretamente na produção do espaço e na formação do território e das paisagens. Ao analisar a área de centro da cidade de Livramento de N^a Sra., especificamente as transformações ocorridas nesta paisagem, compreende-se que as relações ocorridas e as dinâmicas produzidas neste espaço urbano, modificam o espaço, a paisagem, logo, interferem no território e no cotidiano. A paisagem traduz uma singularidade e é uma referência da cidade, seja pela sua herança arquitetônica, ou pelos morros e belezas naturais que cercam todo o município (TANAJURA, 2003).

A paisagem pode ser interpretada como a memória viva de espaços e a preservação de determinadas conjunturas podem dar oportunidade de conhecimento dessa concretude para as gerações futuras. Ao modificar o espaço urbano, o território está sujeito a perder suas raízes, sua história, a relação histórico-cultural dos agentes com este espaço. As marcas que a produção do espaço realiza, afetam diretamente a identificação do tempo passado e os eventos ocorridos. Por isso, tempo, espaço, paisagem, estão diretamente ligados para se interpretar a totalidade dos fatos.

A cidade de Livramento de N^a Sra., está em constante processo de transformação, ocasionado por mudanças que acontecem na sociedade ao longo do tempo. Diversas ações e alterações, se manifestam diretamente no cenário da paisagem urbana e podem ser observadas nas edificações, ruas, praças, bairros e principalmente em áreas de Centro Histórico, que sofrem diretamente as interferências do dinamismo social e da mundialização.

A paisagem da área de Centro Histórico de Livramento de Nossa Senhora

Ao observar a paisagem de Livramento de N^a Sra é necessário relacionar diversos aspectos que a constitui. Sua formação territorial é repleta de significados e pode ser rompida com relação ao atributo que lhe originou devido às transformações ocorridas ao longo do tempo. Com isso, busca-se compreender a conjuntura que delinea a configuração espacial, por meio dos conceitos geográficos e das particularidades de cada lugar, de modo a auxiliar no entendimento da cidade na totalidade.

Segundo Santos (1996, p. 83), “A configuração territorial é o território mais o conjunto de objetos existentes sobre ele; objetos naturais ou artificiais que a definem.” Desse modo, o homem se apropria do território e os acontecimentos formam a história, por meio das intervenções materiais (obras, estradas, fábricas, cidades), ocorrendo a substituição do meio natural para o meio artificializado, de forma dinâmica e exploratória.

A configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens super impuseram a esses sistemas naturais. A configuração territorial não é o espaço, já que a sua materialidade é a vida que a anima. A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais (SANTOS, 2002, p. 62).



Para isso, Santos (2002) dá ênfase a respeito da formação territorial e sua direta relação com os indivíduos, vivendo em sociedade. A configuração territorial está cada vez mais artificializada sendo difícil ocorrer a diferenciação do meio natural, já que estão incorporados de forma praticamente indissociáveis. Para isto advir, é necessário a compreensão de sua gênese, buscando na história e a concepção dos fatos, o momento em que ocorreu a difusão e a determinação do novo momento.

A cidade de Livramento de Nossa Senhora se localiza no sudoeste da Bahia, a aproximadamente 600,00 km da capital do Estado, Salvador. Possui 100 anos de emancipação política, mas desde antes de sua autonomia ocorriam diversos processos de produção e reprodução neste espaço, proporcionando a história da cidade, particularidades, dadas a este território um longo caminho de acontecimentos, que, por vezes, explica o dinamismo espacial da cidade.

A construção espacial do município de Livramento de N^a Sra., se originou ao longo do tempo, nas relações socioeconômicas e geográficas que influenciaram o desenvolvimento da cidade. A sua fixação como lugar ocorre desde os primeiros anos do século XVIII e consolidou-se com o dinamismo vivido pela luta da exploração aurífera nos sertões de Rio de Contas.

Aspectos econômicos e culturais vivenciados em Livramento de N^a Sra. reestruturaram a configuração territorial da cidade ao longo da história, modificando o setor econômico de acordo as circunstâncias geográficas e produção dos indivíduos. Diante disso, é necessário frisar que o espaço urbano se constitui pela organização social estabelecida no presente em relação com o passado, isso porque apesar de estar sempre em mutação e revelando o “novo”, a paisagem contém história. O sentido de observação

norteará a percepção da paisagem, proporcionando ao espaço urbano significados que podem ser revelados por meio do conjunto de relações propriamente histórico. São diversos os acontecimentos influenciadores do processo de configuração territorial e com isso, muitas transformações ocorridas no espaço são refletidas na paisagem. No entanto, “Paisagem e espaço não são sinônimos. A paisagem é um conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 2004, p. 66). Logo, podem ocorrer modificações no espaço que não interferem na paisagem, no entanto, toda paisagem alterada revela transformação do espaço.

Nesse dinamismo do espaço, as transformações e a paisagem são elementos caracterizantes das cidades. Seu teor representativo impõe significados e pode revelar sua história por meio das relações que ali ocorreram e ocorrem. Para Souza (2020), a paisagem deve ser interpretada para compreender suas relações de forma, conteúdo, aparência e essência. Assim, se faz possível fugir um pouco do aparente visível, buscando a complexidade do contexto histórico e o que ela representa para onde está inserida.

Atualmente, o Centro da cidade, especificamente na área de tríade - igreja, espaços ajardinados e áreas institucionais – apesar de manter características de seu passado, está se modificando e parte dele se deteriorando. O Centro, a Igreja e as edificações que formam essa paisagem fazem parte do que é Livramento de N^a Sra., assim como as memórias e vivências de quem ali vive e/ou frequenta.

A paisagem possibilita compreender o movimento da história. Com suas rupturas e permanências que se expressam nas paisagens. O tempo é volátil, constante e repleto de ocorrências. Com os acontecimentos, é ainda mais desafiador manter aspectos do passado no presente, sendo o ponto de partida para essa ocorrência, a sociedade em movimento e o próprio tempo. A sociedade pode fazer acontecer a manutenção, a apropriação ou a ruptura de uma paisagem.

Com as ações dos indivíduos em sociedade, com o uso de técnicas, com a mudança das formas, do conteúdo, da função e da estrutura muda-se a paisagem. Essas ações ocorrem processualmente. O espaço é um objeto revelador das mudanças que ocorrem no decorrer do tempo e essa relação tempo-espaço por vezes pode ser apreendida de forma congelada. Contudo, para a geografia é uma condição de um tempo presente, mutável, volátil, sucessível a novas transformações de acordo os possíveis acontecimentos, a evolução das sociedades, a ação no tempo-espaço.

A paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se faz um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento. Uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos (SANTOS, 1996, p. 73).

Como aborda Santos, a paisagem é volátil e dependente de contextualidade para ser compreendida para além do que se abarca pelos sentidos. No processo de acréscimos/decrécimos, a paisagem compõe-se por diversos elementos significativos ao sentido de expressão geográfica, sendo subordinada ao movimento globalizado. É do acontecer que se formam diferentes paisagens, de diferentes combinações, pois precisa de acontecimentos antecedentes para se expressarem como tal.

De fato, cada paisagem possui uma combinação única e pode ser derivada de uma inovação, ou de um conjunto constituinte de novidades e elementos existentes. “A paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de dança. É o resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho,

das técnicas.” (SANTOS, 1996, p. 74). Para Santos (1996; 2004), ela é um processo contínuo, formado por elementos naturais e artificiais, que a todo instante pode ser agregado ou removido da sua forma.

Por conseguinte, a paisagem é formada pelos fatos do passado e do presente. A compreensão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo (SANTOS, 2004, p. 68).

Para explicar a paisagem de Livramento de N^a Sra. faz-se necessário interpretar o que suas formas revelam. Buscou-se analisar os fatos e as alterações ocorridas ao longo do tempo, para compreender o impacto das no espaço. “É preciso conhecer esse tempo para saber o que distingue um tempo do outro, um período do outro” (SANTOS, 2013, p. 155).

Ao observar a Figura 02 percebe-se que esta paisagem, foi recentemente modificada. Houve um processo de ruptura³ em um determinado período de tempo, o qual impactará tempos futuros. Tal acontecimento implica e implicará na história da cidade, na memória de um povo e no seio da paisagem cultural deste lugar.

Neste painel ilustrativo é possível comparar que em um tempo específico (entre dezembro de 2021 a fevereiro de 2022) ocorreu a subtração de um elemento importante para a configuração dessa paisagem cultural, marcando a dança, o movimento que toda paisagem é sujeita.

Com o material iconográfico apresentado é possível visualizar as transformações que sucederam nesta paisagem em tempos distintos. Essas mudanças foram oriundas de interferências no espaço, que por sua vez, modificaram a paisagem. Ao analisar sobre o que ainda permanece neste acervo cultural, percebe-se o quanto a arquitetura foi influenciada pela riqueza proveniente da exploração aurífera e pela coroa portuguesa, durante o século XVIII e parte do século XIX, visto o porte das construções erguidas durante o período da extração de ouro na região e no período após esta ascensão.

Observa-se também, que tais edificações fazem parte desta paisagem histórica pertencente a esta região a séculos. “A paisagem urbana retrata também os contrastes decorrentes das transformações ocorridas no espaço na longa duração” (PESSOTTI, 2014, p.16). Juntamente com seu entorno, essas edificações proporcionam ao espaço urbano uma paisagem singular e compõem o território de Livramento de N^a Sra., um teor identitário particular.

Nas três imagens do painel (Figura 2) pode ser observado o sobrado da Prefeitura Municipal (Edificação 01), construído entre 1860 e 1870, propriedade que antes de sediar o poder executivo, era conhecido como “Sobradão dos Tanajuras”. À esquerda, nas duas primeiras imagens do painel, observa-se o Casarão Alcântara, uma das mais emblemáticas edificações da cidade, que possuía uma arquitetura com traços neogóticos, mas que atualmente, como visto na última imagem do painel, não se encontra mais nesta paisagem.

Também pode ser observado os demais casarios do século XIX (Edificações 02 e 03), estão no cenário histórico livramentense com a mesma finalidade de construção.

³ Em decorrência da falta de manutenção e da intensa precipitação pluvial que ocorreu em Dezembro de 2021, parte da estrutura do Casarão Alcântara caiu e por conta disso e demais circunstâncias, a demolição da edificação ocorreu em Fevereiro de 2022.



Figura 2 – Painel de construções edificadas no século XIX no Centro de Livramento de N^a Sra., análise de permanências, 2021 e em 2022. Fonte: Acervo Pessoal de Higinio Santos e Vital Energia, elaborado pela autora, 2022.

Pertenciam ao Sr. Gentil Villas Boas e atualmente, dos seus herdeiros, os quais até hoje residem na propriedade, como abordado em inventário realizado. Além das edificações que sustentam essa paisagem, a Praça da Bandeira, chamada atualmente Praça Dom Hélio Paschoal, sofreu algumas modificações, mas ainda faz parte do entorno, como pode ser percebido no painel.

Essas construções fazem parte da paisagem cultural da cidade e são importantes para esta área Centro Histórico que atualmente mantém parte desses casarios na sua paisagem. Algumas construções do centro estão em estado de deterioração, outras estão conservadas e parte delas foi demolida e substituída por construções com características arquitetônicas de diferentes épocas. Também houve a mudança das funções de parte dessas construções, que será abordado posteriormente.

Os aspectos da paisagem do Centro da cidade de Livramento de N^a Sra., de modo geral, revelam uma arquitetura tradicional que remete ao período da sua formação. Conservam as influências europeias, de modo especial no Centro, com praça de espaços ajardinados, edifícios institucionais e a igreja matriz. O processo de formação da cidade foi marcado por imponentes edificações concentradas em áreas específicas, e no Centro tal acervo arquitetônico revela a pujança econômica vivenciada na época da exploração mineral.

Construções desse período histórico podem ser consideradas relíquias e ao serem verificadas no espaço urbano, podem representar um símbolo histórico-cultural. Essas edificações são denominadas atualmente, de herança cultural, pois surgiram mediante a necessidade dos indivíduos, num certo período histórico, em determinada fração do território e constituíram paisagens ímpares. Estas paisagens construídas ao longo de séculos, possuem contrastes que podem ser vistos nos dias de hoje.

Essas relíquias carregam consigo, cada vez mais, marcas do tempo ocasionadas por mudanças e intervenções provenientes das novas funcionalidades dadas ao espaço, firmando cenários distintos. Santos (2002) denomina esse sinal de conservação no presente, como marcas do passado: elementos de tempos passados, no presente. “As rugosidades, vistas individualmente ou nos seus padrões, revelam combinações que eram as únicas possíveis em um tempo e lugar dados” (SANTOS, 2002, p. 141).

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares (SANTOS, 2002, p. 140).

Santos (2002) dá ênfase as relações de rugosidade que podem ser identificadas por meio das formas, espaços construídos, patrimônios. E Braga (2021, p. 42) dá sentido as rugosidades que “[...] são apenas elementos físicos, mas se constituem também em marcas das relações que se conectam com o passado histórico, a memória e a identidade.”

Essas rugosidades podem ser vistas em Livramento de N^a Sra., pois a todo momento retrata marcas do período histórico de exploração mineral. No processo de desenvolvimento da cidade, muitas transformações ocorreram e distanciam do cenário inicial, no entanto, ainda possui construções relevantes e uma paisagem com permanências e rupturas.

Ao observar a Figura 3 pode-se perceber as marcas de ações oriundas das diversas temporalidades sucedidas neste espaço. Contudo, percebe-se uma paisagem marcada



por heranças, não são só de cunho familiar. Nelas, consistem em cultura, história, processualidades que dão ao espaço seu sentido especial.

É visível a permanência das edificações centenárias já mencionadas na Figura 03. Tais casarões, proporcionam uma paisagem particular com diversos elementos que revelam a história para além da sua concretude. Estas edificações, e outras, se misturam em um entorno diversificado, com edificações de diferentes períodos de construção e com diversidade de usos. A Praça, foi o elemento que mais se modificou, mas ainda mantém traçados originais.

É imprescindível compreender para além das aparências, para se interpretar o seu real significado, a fim de distinguir o fenômeno geográfico que ocorre material e imaterialmente. Tal essência deste Centro Histórico é repleta de histórias e memórias, sendo relevante para a cidade, para ao ocorrer a mudança de tempo, não haja o rompimento da história.

Em diversos períodos a paisagem desta área de Centro de Livramento N^a Sra. se modifica e compõe o que é hoje. Nesta condição de transformação, a remoção do velho para o novo pode ser percebido na paisagem local como contrastes. Isso se deve à falta de diretrizes, manuais ou decretos, que possam garantir a preservação do patrimônio histórico cultural por meio da manutenção das formas e estruturas. “É preciso assegurar a esses espaços a memória histórica e social do lugar, podendo até haver uma ligação harmônica entre o novo e o velho, contanto que os fatos passados sejam preservados [...]” (ROCHA, 2013, p. 83).

Figura 3 - Praça Dom Hélio Paschoal e Casarios Históricos, 2022. Fonte: Acervo Pessoal de Vital energia, 2022.

A coexistência do velho e novo como observados nas figuras, apresentam as permanências e rupturas que transformaram a paisagem e modificam o território. Contudo, esse processo pode colocar em risco a singularidade da paisagem do Centro Histórico livramentense pois a paisagem está em movimento, sujeita a quaisquer tipos de acontecimentos, sem a proteção e relevância que merece.

Considerações Finais

A paisagem de Livramento de N^a Sra. está diretamente ligada com a produção do espaço e o caráter particular das edificações desta área da cidade, no entanto, a preservação, conservação e a proteção dos elementos que compõem tal paisagem são imprescindíveis para salvaguardar os bens e promover sua permanência nas paisagens futuras.

Diante do movimento que a paisagem é sujeita, a desta área de Centro de Livramento de N^a Sra. caminha para ser transformada em prol do benefício de poucos, com perdas irreparáveis para a cultura e a cidade. Este descaso vem ocorrendo em muitos lugares, devido as intervenções em espaços de paisagem cultural serem negligenciadas de maneira corriqueira. Estas alterações dos traçados originais geram perda de valor simbólico, inserção de novos povos e novos cotidianos perante a força da sociedade.

Este artigo apresentou esta paisagem da área central e as transformações que este território vem sofrendo. Expressa-se grande preocupação a respeito dos riscos gerados em se perder uma paisagem tão consolidada e importante para a cidade. Como demonstrado no acervo iconográfico e nos dados compilados, ao longo de décadas, este cenário é explorado de forma descuidada. Tais acontecimentos afetam diretamente a identificação do tempo passado e nas individualizações de cada tempo, dificultando as relações de periodização, logo, da história de Livramento de N^a Sra.

Este artigo poderá ser de grande valor e enriquecimento cultural para Livramento de N^a Sra., pois o compilado de informações no que abrange o espaço, a paisagem e a diversidade de fenômenos que estão diretamente ligados a formação territorial de Livramento N^a Sra., podem ser capazes de modificar, influenciar e contribuir para a forma de pensar e valorizar os patrimônios culturais. Preocupa-se que ao perder essas heranças culturais que constituem a paisagem analisada, perde-se também parte da história da cidade.

A paisagem pode ser simbolizada em memória viva de espaços e a preservação dos elementos que a compõe proporcionam oportunidade de conhecimento dessa concretude, as gerações futuras. Espera-se que este texto possa ser uma inspiração para discorrer sobre outras áreas de Centro Histórico, que nem sempre possuem a relevância merecida. E ainda, abrir caminhos para o desenvolvimento de outros artigos científicos, projetos de pesquisa para mestrado, doutorado e demais estudos que possibilite compartilhar conhecimento a respeito das abordagens apresentadas.

Referências

ABREU, Raphael Lorenzeto de. *Localizador de mapa da cidade de Vitória da Conquista da Bahia*. [S. l.], 3 set. 2006. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bahia_Municip_VitoriaDaConquista.svg><https://pt.wikipedia.org/wiki/Livramento_de_Nossa_Senhora>. Acesso em: Dezembro, 2021.

BRAGA, Mariana. *Refuncionalização e dinâmica socioespacial do núcleo histórico de Vitória da Conquista – Bahia*. Vitória da Conquista, 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Da organização à produção do espaço no movimento do pensamento geográfico*. In: CARLOS, Ana Fani A. *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios* São Paulo: Contexto, 2011.

FERRAZ, Ana Emília de Quadros. *Cidades pequenas no Território de Identidade do Sudoeste Baiano*. Geopauta, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 31-52, 2020. DOI: 10.22481/rg.v4i2.5958. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/geo/article/view/5958>. Acesso em: 6 dec. 2021.

LIMONAD, Ester. *Espaço-tempo e urbanização*. In: Revista Cidades. Presidente Prudente: Grupo de Est. Urbanos, 2008.

MARINHO, Raimundo; LESSA, Eduardo. *Livramento é de Nossa Senhora*. Livramento de Nossa Senhora, 1995.

PESSOTTI, Luciene. *Patrimônio ambiental urbano de Vitória: Rupturas e permanências no traçado colonial na contemporaneidade*. Vitória, 2014. Disponível em: <<https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/article/view/5997>>. Acesso em: Dezembro 2021.

ROCHA, Thaíse Sá Freire. *Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio: as contribuições do Programa de Educação Patrimonial do MAEA-UFJF*. In: ENCONTRO REGIONAL ANPUH, 18., 2012.

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

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 5. ed., 3. São Paulo: EDUSP, 2020.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. [S. l.: s. n.], 1996.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2004.

SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional*. 5. Ed., São Paulo: EDUSP, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

TANAJURA, Mozart. *História de Livramento: a terra e o homem*. Salvador. Secretaria da Cultura e Turismo, 2003.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. *Espacialidades e temporalidades na dinâmica das formações urbanas*. In: CIDADES. v. 1, n. 2, 2004.

PROPOSTAS À MOBILIDADE URBANA

Percepção sobre os espaços livres públicos de circulação do Conjunto Jardim Maguari, em Belém, Pará

*PROPOSALS FOR URBAN MOBILITY
Perception of the open public spaces for circulation at the
Jardim Maguari Complex in Belém, Pará*

*Kayan Freitas de Araújo¹, Alberto Patrick Cassiano Lima² e
Monique Bentes Machado Sardo Leão³*

Resumo

O Conjunto Jardim Maguari é uma proposta urbanística e de habitação com influências do do desenho urbano modernista. As transformações ao longo do tempo nos espaços livres, no uso e ocupação do solo propiciaram problemáticas urbanas que comprometem a qualidade do ambiente urbano. Este artigo busca avaliar a mobilidade urbana no conjunto habitacional, de modo a apresentar diretrizes e propostas para mitigação dos problemas decorrentes do modelo de planejamento urbano adotado. A metodologia de pesquisa consiste na realização de visitas exploratórias e uma abordagem multimétodos com participação popular que contribuíram na compreensão do ambiente construído e na elaboração de diretrizes urbanas coesas ao contexto urbano local. Discute-se como as características do urbanismo moderno podem interferir negativamente no cotidiano das cidades contemporâneas, recorrentemente não atendendo às necessidades de seus usuários. Pode-se conhecer a perspectiva da população sobre as principais demandas e propor soluções para problemas relacionados à mobilidade urbana.

Palavras-chave: espaços livres, mobilidade urbana, urbanismo moderno, desenho urbano, Belém/PA.

Abstract

The Jardim Maguari Complex is an urban and housing proposal with influences from the modernist urban design. The transformations over time in open spaces, in the occupation and land use, led to urban problems that compromise the quality of the urban environment. This article seeks to evaluate urban mobility in the housing complex, in order to present guidelines and proposals for mitigating the problems arising from the adopted urban planning model. The research methodology consists of exploratory visits and a multi-method approach with popular participation that contributed to the understanding of the built environment and the elaboration of urban guidelines that are cohesive to the local urban context. It is discussed how the characteristics of modern

1 Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP/UFSM), bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Arquiteto e Urbanista pela Faculdade Estácio de Belém (2020).

2 Doutorando em Arquitetura e Urbanismo, na linha de pesquisa Arquitetura, Desenho da Cidade e Desempenho Ambiental (PPGAU/ UFPA) e bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFPA/2021) e Arquiteto e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPA/2017).

3 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, na linha de pesquisa Arquitetura, Desenho da Cidade e Desempenho Ambiental (PPGAU/ UFPA), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFPA/2012) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPA/2010).

urbanism can negatively interfere in the daily life of contemporary cities, recurrently not meeting the needs of its users. It is possible to know the population's perspective on the main demands and propose solutions to problems related to urban mobility.

Keywords: open spaces, urban mobility, modern urbanism, urban design, Belém/PA.

Introdução

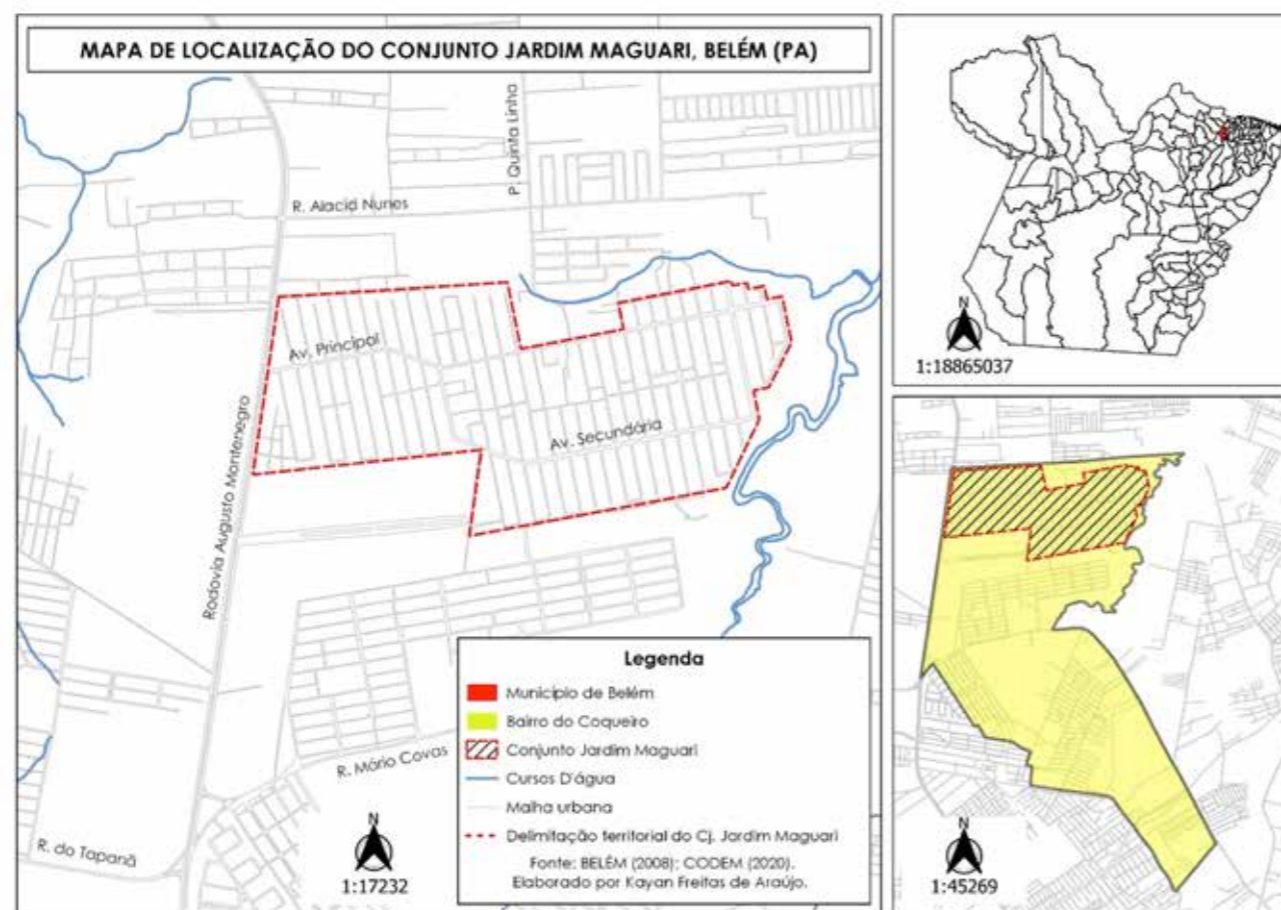
Este artigo é um recorte do trabalho final de graduação encaminhado ao curso de arquitetura e urbanismo da Faculdade Estácio de Belém, o qual propôs a elaboração de um plano de bairro⁴ para o Cj. Jardim Maguari, em Belém/PA, como ferramenta para estimular o desenvolvimento local, redesenhar e discutir o espaço urbano de forma participativa. Objetiva-se avaliar a percepção sobre os espaços livres públicos de circulação e a mobilidade urbana no conjunto habitacional, de modo a apresentar diretrizes e propostas para mitigação dos problemas decorrentes do modelo de planejamento urbano adotado. Com base nisso, este artigo propõe apresentar as propostas à mobilidade urbana delineadas para o plano de bairro ao encontro da temática da 22^o edição da revista Píxo, isto é, discute-se o território quanto seu planejamento, ocupação e vivência como partida à compreensão de percepções e necessidades da população em relação aos espaços livres públicos de circulação com ênfase na mobilidade urbana.

Os espaços livres são, conforme Stanley et al. (2012), locais muito relevantes nos contextos cultural, político e econômico das cidades, sendo essencial analisá-los quanto aos seus diferentes usos, configurações e importância social. Caracteriza-se como uma das principais infraestruturas da cidade, os espaços livres são inerentes ao desenho urbano, influenciando na estruturação da forma urbana e retratando as condições de mobilidade, acessibilidade e circulação das cidades (MACEDO et al., 2012).

Representando um conceito onipresente no cotidiano das pessoas, a mobilidade pode ser definida não apenas como um deslocamento físico, mas como um movimento que possui um significado, um motivo específico para acontecer (ADEY, 2017). Nas cidades, a mobilidade urbana abrange deslocamentos por automóveis - públicos ou privados - bicicletas e pedestres, dependendo diretamente, segundo o Ministério das Cidades (2006), das dimensões e usos do espaço, da priorização por modos de transporte específicos e das características da população local.

Em relação ao modo a pé da mobilidade, o conceito de caminhabilidade é apresentado por Southworth (2005) como o estímulo e o amparo que um espaço construído oferece para a caminhada, garantindo o conforto e a segurança dos pedestres. Assim, a caminhabilidade envolve a acessibilidade aos serviços e espaços urbanos, assim como a qualidade da infraestrutura disponível no que se refere a mobilidade de pedestres (CARBONE et al., 2018). Conforme Ferreira (2012), atualmente, as cidades brasileiras são marcadas por um padrão de urbanização que privilegia o automóvel. É essencial refletir sobre como melhor atender as demandas da população no uso dos espaços urbanos e promover diferentes formas de mobilidade que promovam qualidade de vida.

4 De maneira geral, a monografia propõe elaborar um plano de bairro coerente com o contexto social, econômico e cultural da região de estudo como alternativa a adequação do espaço urbano as necessidades locais e contexto atual, no intuito de estimular a apropriação e ativação dos espaços públicos com diretrizes e estratégias de projeto urbano parcialmente independentes do poder público, com participação popular e viáveis para implantação, principalmente por iniciativa dos próprios moradores do conjunto habitacional (ARAÚJO, 2020).



Observa-se que parte dos conjuntos habitacionais implantados em Belém, a partir da década de 1960, assumem tal padrão de urbanização que tem como base diretrizes urbanísticas preconizadas pelo urbanismo moderno, dentre as quais estão: a separação das funções urbanas, exaltação de áreas verdes e a priorização do automóvel nos perfis viários (CHOAY, 1979). Conforme Souza (2016), a Avenida Augusto Montenegro, considerada um dos eixos de expansão da cidade de Belém no século XX, concentra alguns desses conjuntos habitacionais que surgiram, principalmente, a partir do financiamento, incentivo e/ou apoio de programas habitacionais em vigor no período. O Cj. Jardim Maguari (Figura 1), projeto de incorporação imobiliária da década de 1970, é um desses exemplos em razão do padrão morfológico atribuído ao seu desenho urbano - detalhado nas próximas seções deste trabalho.

O conjunto habitacional está localizado na Avenida Augusto Montenegro, integra o Distrito Administrativo do Benguí (DABEN) e está contido no bairro Coqueiro, em Belém/PA. Assim como outros projetos de habitação que compartilham as mesmas especificidades urbanas que o Cj. Jardim Maguari, a concepção urbanística provocou uma atmosfera urbana desfavorável às demandas da cidade contemporânea, de forma a priorizar modais de transporte automotores e reduzir o protagonismo do pedestre e de outros usuários no espaço urbano. No geral, o crescimento urbano acelerado e desassistido provocou a sobrecarga no sistema viário que já não havia sido executado conforme o projeto urbanístico, mas também se atenta às questões de acessibilidade espacial e segurança dos usuários nos deslocamentos, pontos críticos que serão abordados no decorrer do texto.

À luz disso, considerou-se no plano de bairro delineado para o Cj. Jardim Maguari uma seção dedicada à mobilidade urbana com a finalidade de contribuir para a mitigação de problemas urbanos existentes. Além de desenvolver a funcionalidade no uso dos espaços livres de circulação, de forma a privilegiar hierarquicamente os grupos de usuários conforme as demandas atuais de pedestres, ciclistas e motoristas, respectivamente.

Desenho metodológico e delimitação da área de estudo

Esta pesquisa possui como área de estudo o Cj. Jardim Maguari em razão do padrão morfológico do conjunto habitacional inspirado no urbanismo moderno que, a longo prazo, provocou problemáticas relacionadas principalmente à mobilidade urbana. Por outro lado, a dinâmica urbana é outra especificidade que conduziu a escolha do Cj. Jardim Maguari como estudo de caso, visto seu destaque dentro da região em que está inserido - bairro Coqueiro. Neste caso, refere-se principalmente à dinâmica de fluxos (pedestres, ciclistas e veículos) impulsionada pela diversidade na oferta de atividades comerciais e de serviço, mas também pela predominância residencial. A pesquisa se desenvolve a partir de uma abordagem multimétodos, a qual contribuiu na contextualização da região de estudo e na análise dos espaços livres de circulação do conjunto habitacional com ênfase na mobilidade urbana como aporte para o delineamento de propostas urbanísticas.

No geral, determinou-se como métodos para coleta de dados: visitas exploratórias e observações do espaço combinadas com entrevistas semiestruturadas e a aplicação de um questionário *online*. Na sequência, serão apresentados cada método de pesquisa sistematicamente, conforme o processo metodológico.

As visitas exploratórias foram realizadas em dias alternados entre janeiro e junho de 2020, de forma a investigar não somente pontos abordados neste artigo, mas também outros assuntos pertinentes ao trabalho de conclusão de curso do autor. Diante disso, foi possível estar presente no conjunto habitacional nos turnos matutino, vespertino e noturno tanto em dias úteis quanto nos finais de semana, considerando datas comemorativas (feriados) - ano novo, carnaval, páscoa etc. As visitas constantes contribuíram na produção de um parecer contundente do contexto urbano local referente a mobilidade urbana, de forma a abordar as principais necessidades e interesses da população nesta questão em específico.

As entrevistas semiestruturadas tiveram como propósito questionar os usuários quanto às condições de acessibilidade espacial, principalmente sobre caminhabilidade, em uma abordagem qualitativa. Nesse sentido, a provocação dos voluntários partiu de um roteiro predeterminado que auxiliou os autores no direcionamento da entrevista ao encontro dos objetivos associados a ela, isto é, compreender as percepções e avaliar questões relacionadas à mobilidade urbana no Cj. Jardim Maguari. Não houve um número de perguntas taxado, pois determinou-se temas relacionados à pesquisa (caminhabilidade, transporte público, acessibilidade etc.) que eram comentados pelos voluntários. No entanto, houveram algumas perguntas abertas que abordaram principalmente a percepção sobre a mobilidade urbana de um modo geral, frequência de uso dos modais de transporte e satisfação dos usuários com os modais disponíveis no conjunto habitacional.

Os voluntários de pesquisa foram abordados de forma aleatória e entrevistados⁵ após o consentimento em autorizar o uso das informações verbais para uso na pesquisa. O critério para seleção dos entrevistados foi a vivência do espaço público, pois era necessário a percepção de pessoas que compreendem o contexto local e utilizam mais de um modal de transporte para que as informações coletadas fossem pertinentes à pesquisa. Quanto à periodicidade, aconteceram em dias alternados após o primeiro mês das visitas exploratórias, em fevereiro de 2022, devido à disponibilidade de tempo do autor e dos entrevistados.

⁵ As entrevistas foram gravadas em formato "mp3" apenas para consulta dos autores.



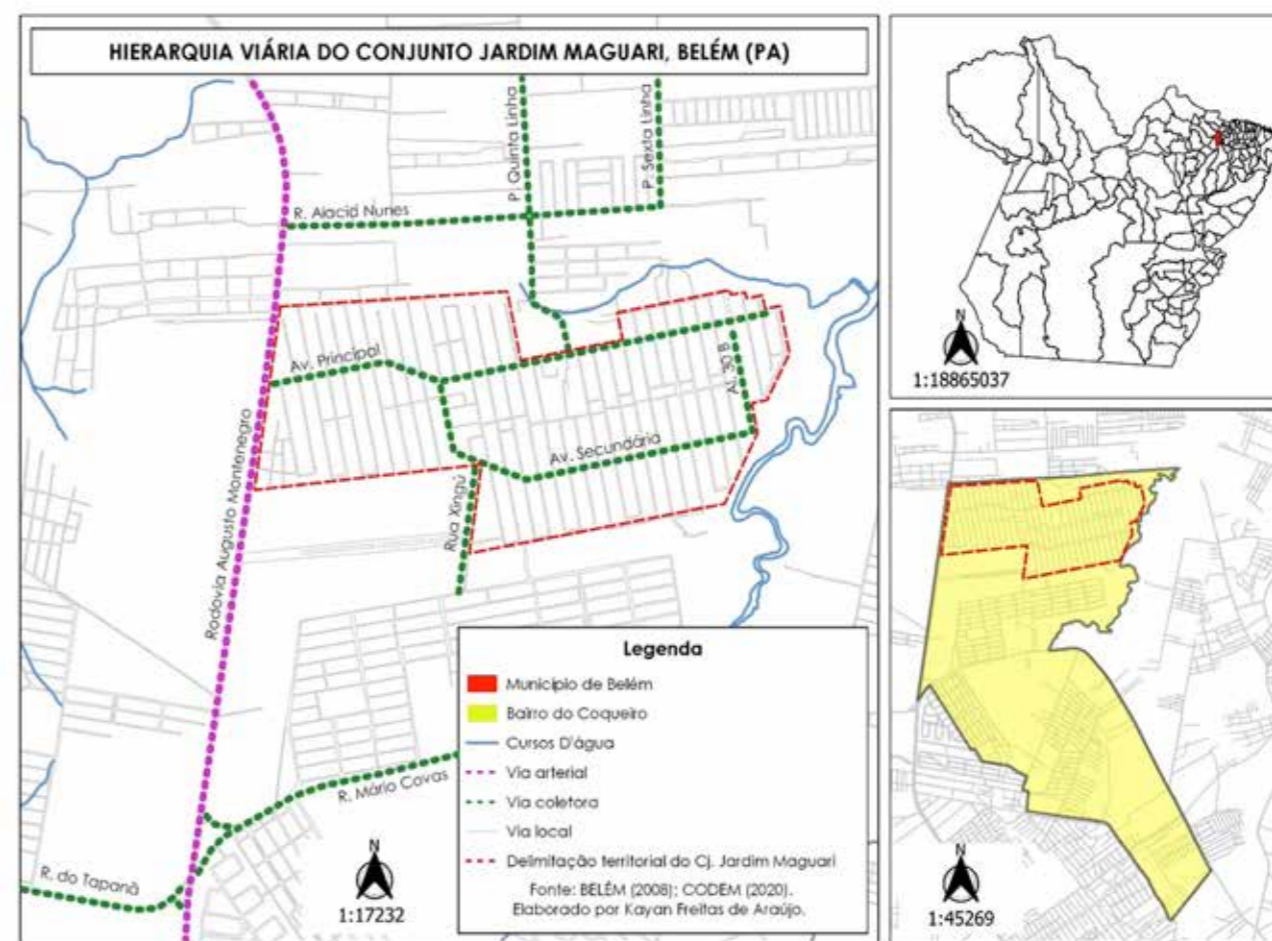
As observações do espaço ocorreram simultaneamente com as visitas exploratórias como método complementar às entrevistas para fundamentar os dados coletados. Os principais pontos abordados foram aspectos relacionados à caminhabilidade e a funcionalidade dos modais de transporte disponíveis no conjunto habitacional. A partir disso, foi possível complementar as informações coletadas nas entrevistas para delinear diretrizes para a mobilidade urbana. O espaço urbano foi observado a partir do deslocamento do observador pelas vias principais do Cj. Jardim Maguari (Avenida Principal e Avenida Secundária), com atenção aos pontos de integração de modais de transporte, principalmente os pontos de ônibus que costumam ser mais movimentados.

O questionário foi aplicado de forma *online* entre 19/12/2019 e 05/02/2020 por meio do *Google Forms*⁶ em razão da possibilidade de maior alcance e conforto dos voluntários de pesquisa em responder questões relacionadas à mobilidade urbana no Cj. Jardim Maguari. As questões propostas eram de múltipla escolha e facultativas, portanto, há uma oscilação no número de respondentes em cada pergunta, além disso, não houve a identificação dos voluntários⁷. O questionário contribuiu para a análise quantitativa do espaço urbano em relação a mobilidade urbana a partir do cruzamento de dados com informações coletadas nas entrevistas.

A análise dos dados ocorreu a partir do cruzamento das informações coletadas tanto nas entrevistas quanto no questionário, assim como o cruzamento do parecer dos voluntários de pesquisa no geral e o parecer técnico delineado a partir das visitas exploratórias e observações sobre o espaço. Em resumo, foi possível uma aproximação maior sobre as condições urbanas locais que tange a mobilidade urbana no Cj. Jardim Maguari.

⁶ Trata-se de um aplicativo para gerenciamento de pesquisas, podendo coletar dados a partir da elaboração de questionários e formulários de registro, conforme descreve a empresa Google.

⁷ Por se tratar de um trabalho de conclusão de curso, não foi exigido pela Faculdade Estácio de Belém e nem elaborado pelo autor um termo de consentimento para coleta de dados tanto para aplicação do questionário quanto para as entrevistas.



Desafios para a mobilidade urbana no Conjunto Jardim Maguari

As características do urbanismo moderno no desenho urbano do Cj. Jardim Maguari (Figura 2)⁸ como o traçado ortogonal, mobilidade urbana pautada no sistema rodoviário e disposição de áreas verdes, na atualidade, não acompanham as necessidades da população. A densidade demográfica e o exponencial uso do espaço urbano para fins comerciais e de serviço são fatores que provocaram conflitos em relação à estrutura urbana local, pois aumentaram o número de transeuntes em função da atratividade do ambiente construído. Dessa forma, esta seção busca realizar uma leitura da mobilidade urbana no conjunto habitacional e compreender as novas demandas e necessidades da população com o espaço urbano.

Campos Filho (2010) considera a mobilidade urbana como um dos grandes problemas das cidades nos dias de hoje, responsável por garantir o acesso das pessoas aos mais variados espaços e serviços que a cidade dispõe. No campo do planejamento urbano, o investimento no sistema de transporte público, consequentemente na mobilidade urbana, é abordado como um dos instrumentos para o desenvolvimento das cidades, de modo a valorizar o intercâmbio cultural, deslocamento de pessoas e mercadorias (TAVARES; DEXHEIMER, 2015; ARAÚJO et al., 2011). Para Duarte, Sánchez e Libardi (2007, p.10), a mobilidade urbana tem como desafio “a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano”. Assim, neste trabalho, se enfatiza as condições de caminhabilidade, transporte cicloviário e público para propor diretrizes urbanas e adaptações no desenho urbano do conjunto habitacional.

⁸ A Socilar Crédito Imobiliário é uma cooperativa de crédito imobiliário que atuou como uma associação de poupança e empréstimo (APE) na comercialização das unidades habitacionais referentes ao Conjunto Jardim Maguari em conjunto com a Vivenda Poupança e Empréstimos e a ENEL Engenharia S/A (Incorporadora e construtora). O escritório da empresa se localiza na Rua Santo Antônio, bairro Campina, Belém/PA. No que tange esta pesquisa, a empresa autorizou a cópia do documento técnico sobre o plano urbano do Conjunto Jardim Maguari para fins de pesquisa.

Figura 3 – Hierarquia viária do Cj. Jardim Maguari. Fonte: BELÉM (2008);

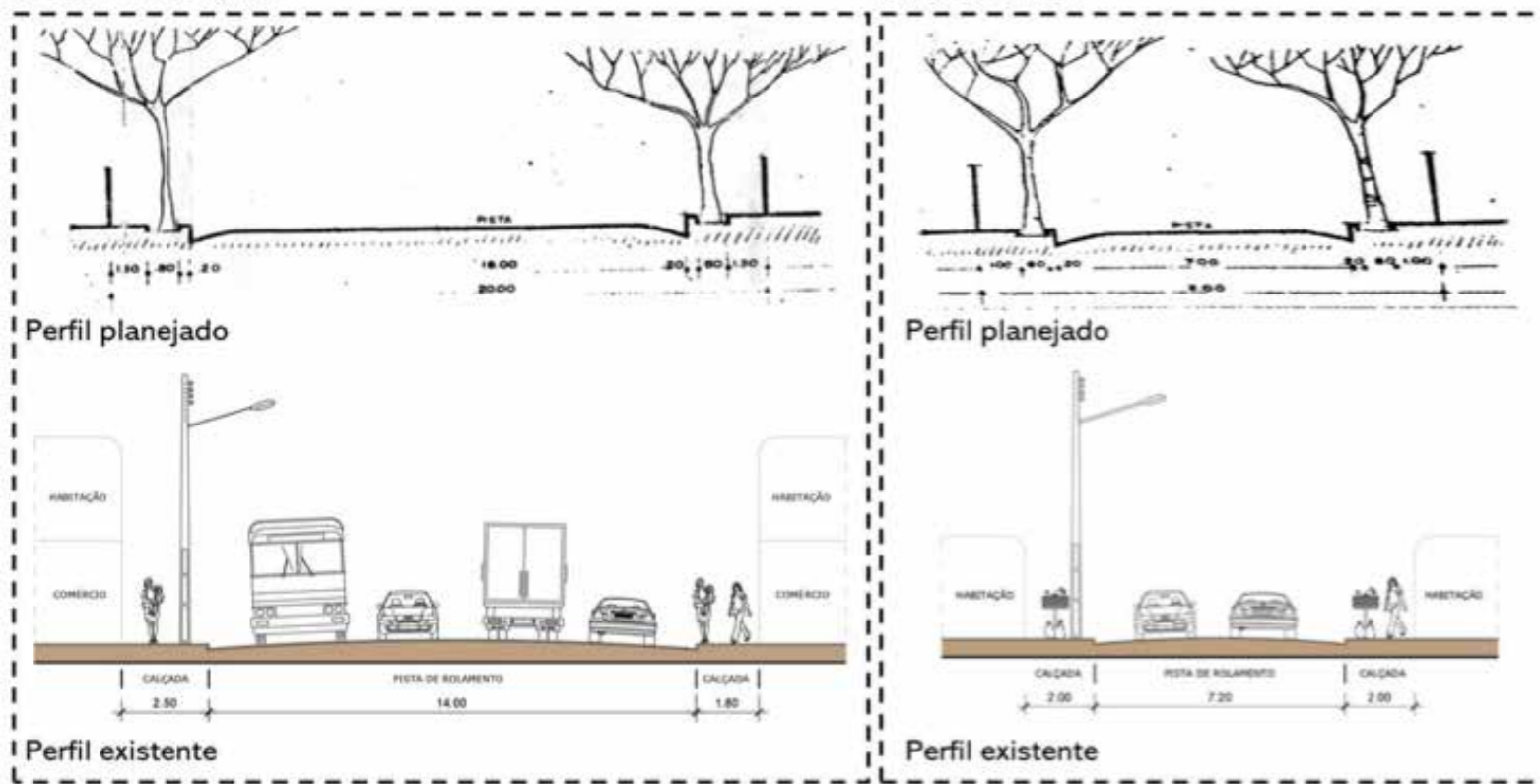


Figura 4 – Perfil viário planejado e existente do Cj. Jardim Maguari. Fonte: acervo da Socilar Crédito Imobiliário (1970); ARAÚJO (2020).

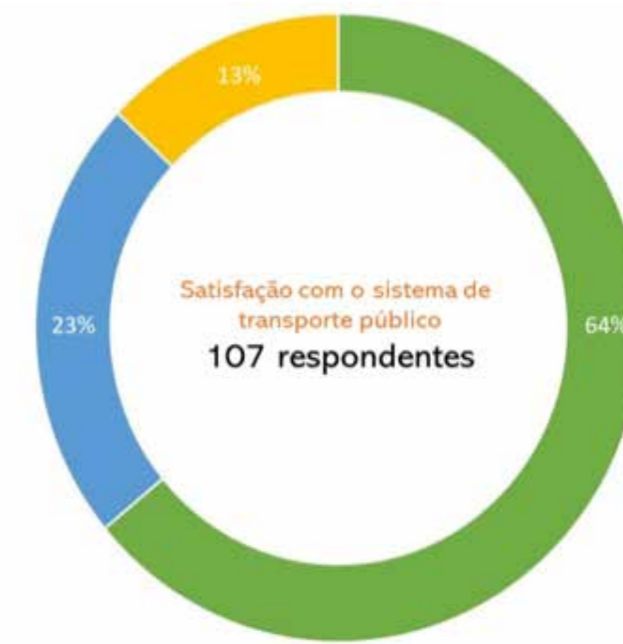
Na análise, observa-se que as avenidas principais do conjunto se consolidaram como corredores de comércio e serviço por onde os fluxos de usuários é mais intenso e com maior presença de infraestrutura urbana. Os espaços livres vegetados, destinados ao lazer e convívio, conforme previsto no desenho original, atualmente encontram-se mais subtraídos em decorrência de ocupações irregulares, tais áreas podem ser identificadas pelo traçado mais sinuoso e em geral, localizados na área de várzea do rio Maguari.

O sistema viário do Cj. Jardim Maguari (Figura 3)⁹ é organizado por vias coletoras, nomeadas de Avenida Principal e Avenida Secundária, que conduzem fluxos diversos à Rodovia Augusto Montenegro (via arterial), principal via de conexão com outros bairros da cidade de Belém. As vias locais são identificadas em sua maioria por alamedas, de predominância residencial, e os chamados servidões, que são acessos que permitem a conexão entre as alamedas e as habitações precárias em áreas loteadas irregularmente. O conjunto habitacional possui três vias de acesso: a primeira e principal pela Rodovia Augusto Montenegro; a segunda pela Rua Xingú (via coletora), rua de integração ao Conjunto Satélite; e a terceira, Rua Quinta Linha (via coletora), de integração ao Conjunto Tenoné.

Os principais modais de transporte no Conjunto Jardim Maguari identificados a partir da frequência de uso são: ônibus, carro, motocicleta e bicicleta. A concentração de atividades comerciais e de serviços nas vias públicas principais propiciam também a mobilidade a pé, no entanto, qualquer forma de deslocamento se torna um desafio ao usuário devido a estrutura urbana não estar adequada, principalmente aos usuários mais vulneráveis (pedestre e ciclistas).

Com base na consulta pública realizada a partir do questionário, denota-se que o ônibus, enquanto transporte coletivo, é o modal de transporte mais utilizado, mesmo ofertando apenas duas linhas, além de relatos sobre a ineficiência do transporte em

⁹ A Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM) é uma sociedade econômica mista responsável pela regularização fundiária da cidade. No que tange esta pesquisa, a empresa disponibilizou, via solicitação por ofício encaminhada pela Faculdade Estácio de Belém, a delimitação georreferenciada do Conjunto Jardim Maguari.



■ Não atende minhas necessidades ■ Atende minhas necessidades ■ Não utilizo o transporte público

razão da longa espera, superlotação e sucateamento dos veículos. Outro ponto que se destaca é o uso do transporte particular, carro e moto, expressivo no conjunto habitacional – situação que provoca um intenso trânsito que dificulta a travessia segura de pedestres e ciclistas, visto que não há sinalização suficiente e eficiente. Tal fato reflete uma característica do crescimento urbano da região metropolitana de Belém que se configura, na atualidade, em uma metrópole espraiada e altamente dependente do transporte público e particular (SOARES, 2017).

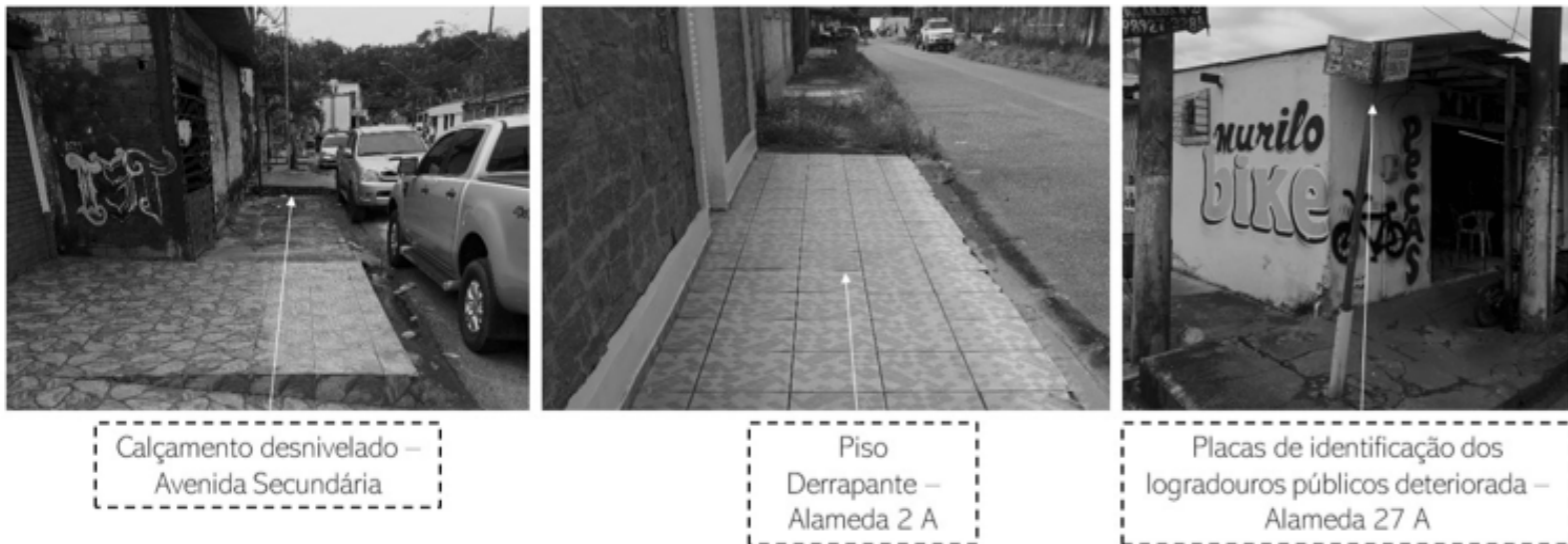
O perfil viário proposto ao Cj. Jardim Maguari (Figura 4) desenha um espaço urbano para carros, onde a largura do calçamento é de no máximo 2 m. A arborização pública poderia ser um mitigador e proporcionar maior qualidade ao espaço urbano, no entanto, não foi implementada e o calçamento, na maioria dos trechos, não alcança a largura prevista no projeto. Atualmente, as ruas possuem dinâmica intensa que deteriora a estrutura urbana com rapidez, sem um serviço de manutenção pública que melhore o ambiente urbano, a tendência é que os espaços livres se tornem cada vez menos frequentados e a vitalidade urbana diminua como já acontece em áreas públicas pontuais, como em suas praças.

a) Transporte particular

As vias principais do Cj. Jardim Maguari possuem leito carroçável com quatro faixas de rolamento e sentido duplo, esta configuração contribui na atenuação do tráfego de veículos intensos, principalmente no turno matutino e noturno. O transporte particular, carros e motos, corresponde a maior porcentagem desse fluxo, ocasionando conflitos viários em relação à pedestres e ciclistas, em geral decorrente da falta de sinalização, velocidade acima do permitido e condução imprudente do veículo.

b) Transporte público coletivo e privado urbano

Em relação ao transporte público, adotou-se na pesquisa, os serviços de transportes “alternativos”, caracterizados por veículos privados como vans, kombis e micro-ônibus, assim como o serviço em motos (mototáxis). Como Rodrigues (2016) assinala, esses serviços são respostas, dos setores de renda mais baixa, à precariedade do transporte público.



Calçamento desnivelado – Avenida Secundária

Piso Derrapante – Alameda 2 A

Placas de identificação dos logradouros públicos deteriorada – Alameda 27 A

Destaca-se na pesquisa, o serviço de mototáxis, como um dos principais modais utilizados pelos moradores, tanto para deslocamento interno no conjunto; como para facilitar o acesso da população às vias principais onde há mais diversidade de linhas de ônibus. As vans também complementam o transporte coletivo, porém, com condições/qualidade inferiores aos ônibus municipais. Em relação ao serviço de táxis, há uma menor demanda e frota devido ao valor elevado do serviço, neste sentido, observa-se o aumento de serviços ofertados por aplicativos de transporte como Uber e 99Pop.

As linhas de ônibus que atendem o Cj. Jardim Maguari são duas: as duas principais têm o itinerário Bairro/Centro e são denominadas de linha nº 758 – Cj. Maguari/Ver-o-Peso via Avenida Almirante Barroso e outra via Avenida Pedro Álvares Cabral. Na Rodovia Augusto Montenegro é possível encontrar outras linhas de ônibus que conectam o bairro Coqueiro à outras regiões da Região Metropolitana de Belém, além de tudo, há a possibilidade de embarque no terminal rodoviário Estação Maguari, vinculado ao Sistema BRT Belém, inaugurado em 2019, que transporta passageiros por ônibus articulados e climatizados do Distrito de Icoaraci à São Brás, e também por linhas alimentadoras (troncais) que estendem o trajeto até o centro histórico da cidade de Belém.

No entanto, o Gráfico 1 traz como resultado a ineficiência do transporte público para quem depende dele. Moradores relataram em entrevista que chegaram a aguardar por mais de 60 minutos pelo ônibus, tendo que solicitar outro modal para se deslocar às vias com mais alternativas de transporte, de forma a aumentar os custos com mobilidade.

a) Transporte ciclovário

No Cj. Jardim Maguari não há ciclovia nem ciclofaixa para condução segura de ciclistas nos espaços livres, ainda assim, o modal de transporte sustentável é adotado por muitos moradores e pela população do entorno para curtas distâncias, demanda impulsionada principalmente pela dinâmica comercial da região que se caracteriza pela variedade de comércios e serviços dispersos.

A grande maioria das políticas cicloviárias nas cidades são voltadas para áreas privilegiadas das cidades, negligenciando parte das pessoas que já utilizam a bicicleta em sua rotina. Em geral estas regiões são distantes dos centros urbanos e deveriam ser prioridade nas políticas que visam integrar diferentes modais de transporte (VIANNA, 2016, p. 126-127).

Figura 5 – Condições do passeio público no Cj. Jardim Maguari. Fonte: acervo dos autores (2021).



Gráfico 2 – Percepção sobre as condições de acessibilidade espacial no Cj. Jardim Maguari. Fonte: ARAÚJO (2020).

O compartilhamento da pista carroçável por veículos automotores e bicicletas produz conflitos de fluxos que provocam inúmeros acidentes entre leves e fatais constantemente. A falta de um ordenamento dos fluxos se configura como um dos grandes problemas locais que compromete a segurança de ciclistas e não favorece a propulsão do modal sustentável no conjunto habitacional e no entorno. De acordo com Elineide Marley de Paula¹⁰, 56 anos, moradora do Cj. Jardim Maguari há 37 anos, o conflito de fluxos é recorrente e inevitável.

Eu andava muito de bicicleta até o centro ou pra ir trabalhar, já caí muitas vezes para desviar desses carros que passam tirando o fino da gente. Teve um dia que o rapaz abriu a porta do carro sem olhar e voei, fiquei muito ruim e não quis mais saber da bicicleta, eu vendi mesmo me ajudando muito porque trabalhava lá no início do conjunto (informação verbal).

b) Mobilidade a pé

Caminhar pode ser, ao mesmo tempo, um meio de transporte e uma atividade de lazer, a depender do que o percurso tem a oferecer. A caminhada é uma prática que beneficia a saúde das pessoas e o espaço público. Andar pela cidade deve ser prazeroso e acessível a qualquer cidadão, mas, para isso, a estrutura urbana, principalmente as calçadas, devem estar adequadas a esse fluxo e aos comportamentos naturais decorrentes dessa ação, como: sentar-se, conversar, parar, interagir, descansar, se comunicar e contemplar (GEHL, 2013).

A Figura 5 evidencia alguns desafios à caminhabilidade nos espaços livres do Cj. Jardim Maguari, entre eles: o desnivelamento das calçadas, revestimentos deslizantes no calçamento, falta de placas de sinalização para orientação espacial, ausência de rampas de acessibilidade e piso tátil.

¹⁰ Entrevista concedida por PAULA, Marley Araújo de. *Entrevista I*. [jan. 2020]. Belém, 2020. 1 arquivo .mp3 (17 min.).

ETAPAS A ELABORAÇÃO DO PLANO DE BAIRRO	
I – Identificação de diferente demanda urbanas, sociais e ambientais;	a) Pesquisas de campo realizadas juntos aos moradores do bairro;
	b) Análises de dados produzidos por diferentes órgãos de pesquisa;
	c) Análises de estudos existentes.
II – Utilização de metodologias participativas nas diferentes etapas de elaboração;	
III – Utilização de abordagens interdisciplinares.	

A área metropolitana que não oferecer um urbanismo caminhável, provavelmente está destinada a perder oportunidades de desenvolvimento econômico; a classe criativa irá gravitar para aquelas áreas que oferecem múltiplas escolhas em condições de vida (SPECK, 2017, p. 34).

No Cj. Jardim Maguari, as calçadas, principal equipamento de acesso à cidade por pedestres (DUARTE, SÁNCHEZ E LIBARDI, 2007), são o maior desafio para quem prefere ou necessita caminhar pelos espaços livres da cidade. O desnivelamento, largura e uso inapropriado desse elemento urbano por comerciantes provoca acidentes ou trânsito de pedestre pela pista carroçável, compartilhando o mesmo espaço que ciclista e veículos automotores, situação que aumenta a vulnerabilidade desses usuários. No questionário aplicado foi abordada a percepção das pessoas em relação às condições de acessibilidade espacial nos espaços livre do conjunto habitacional (Gráfico 2).

Diretrizes de mobilidade urbana

Esta seção apresenta diretrizes urbanísticas de mobilidade que contribuíram no desenvolvimento de propostas urbanísticas aos espaços livres públicos de circulação com o intuito de melhorar a experiência da população na vivência do Cj. Jardim Maguari. As diretrizes apresentam possíveis soluções para contornar problemáticas urbanas identificadas a partir da análise urbana realizada.

O plano de bairro se conceitua como instrumento de planejamento urbano que pode ser incentivado tanto por representantes de moradores quanto por subprefeituras, pautando-se na participação popular desde a elaboração de diretrizes urbanas para bairros ou setores da cidade. Discorre-se sobre questões como mobilidade urbana, acessibilidade espacial e paisagem urbana, de modo a fortalecer aspectos econômicos, sociais e culturais, e articulá-los com questões estruturais da cidade (SÃO PAULO (SP), 2014). No âmbito nacional, a inserção de planos bairro em planos regionais é recomendada em vista a preocupação com a qualidade paisagística e do ambiente urbano no interior dos bairros, de forma a propor um zoneamento protetor e amigável para qualificar o espaço na cidade (CAMPOS FILHO, 2010).

Para a elaboração do plano urbanístico, apoiou-se os estudos sobre plano de bairro na Lei Municipal N° 16.050, de 31 de julho de 2014 (São Paulo (SP), 2014), que aprova a política de desenvolvimento urbano e plano diretor estratégico para o Município de São Paulo, que pressupõe as diretrizes no Quadro 1.

OBJETIVOS	DIRETRIZES
Complementar a estrutura urbana nas vias públicas com a implantação de piso tátil, rampas de acessibilidade, mobiliário urbano adaptado, entre outras intervenções.	Garantir a circulação democrática e equânime de pedestres e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida – PCD.
Implantar ciclovias ou ciclofaixas de forma a segregar os fluxos incompatíveis e manter a segurança desse grupo no sistema viário.	Priorizar o deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência, indistintamente nas vias do sistema principal e secundário, promovendo condições de circulação com segurança e autonomia nos passeios e demais espaços públicos.
Integrar o sistema de transporte público e melhorar ou implantar mobiliário urbano para suporte a demanda de usuário do transporte público.	Priorizar o transporte por bicicleta sobre os modos motorizados, com infraestrutura que possibilite o deslocamento com segurança.
Priorizar a integração com modais de transporte sustentáveis.	Priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.
Inclui-se a arborização de vias públicas; inserção de mobiliários urbanos; nivelamento e padronização do calçamento; intervenções paisagísticas; complementar e adequar o mobiliário urbano existente com bancos, bicicletários, lixeiras seletivas, relógios públicos, totens informativos e publicitários, entre outros.	Viabilizar a integração entre os modais de transporte compatíveis com a malha urbana do Cj. Jardim Maguari e com o contexto socioeconômico.
Identificar logradouros públicos e serviços e realçar pontos de referência.	Promover a estruturação e organização do calçamento público, assim como condições para acesso e acessibilidade espacial.
Avaliar os raios de influência e propor o reordenamento dos, quando possível, dos equipamentos urbanos comunitários.	Promover a autonomia de qualquer cidadão no espaço público.
	Organizar ou ampliar os equipamentos urbanos comunitários, principalmente os de lazer, para torná-los acessíveis à pedestres e ciclistas, majoritariamente.

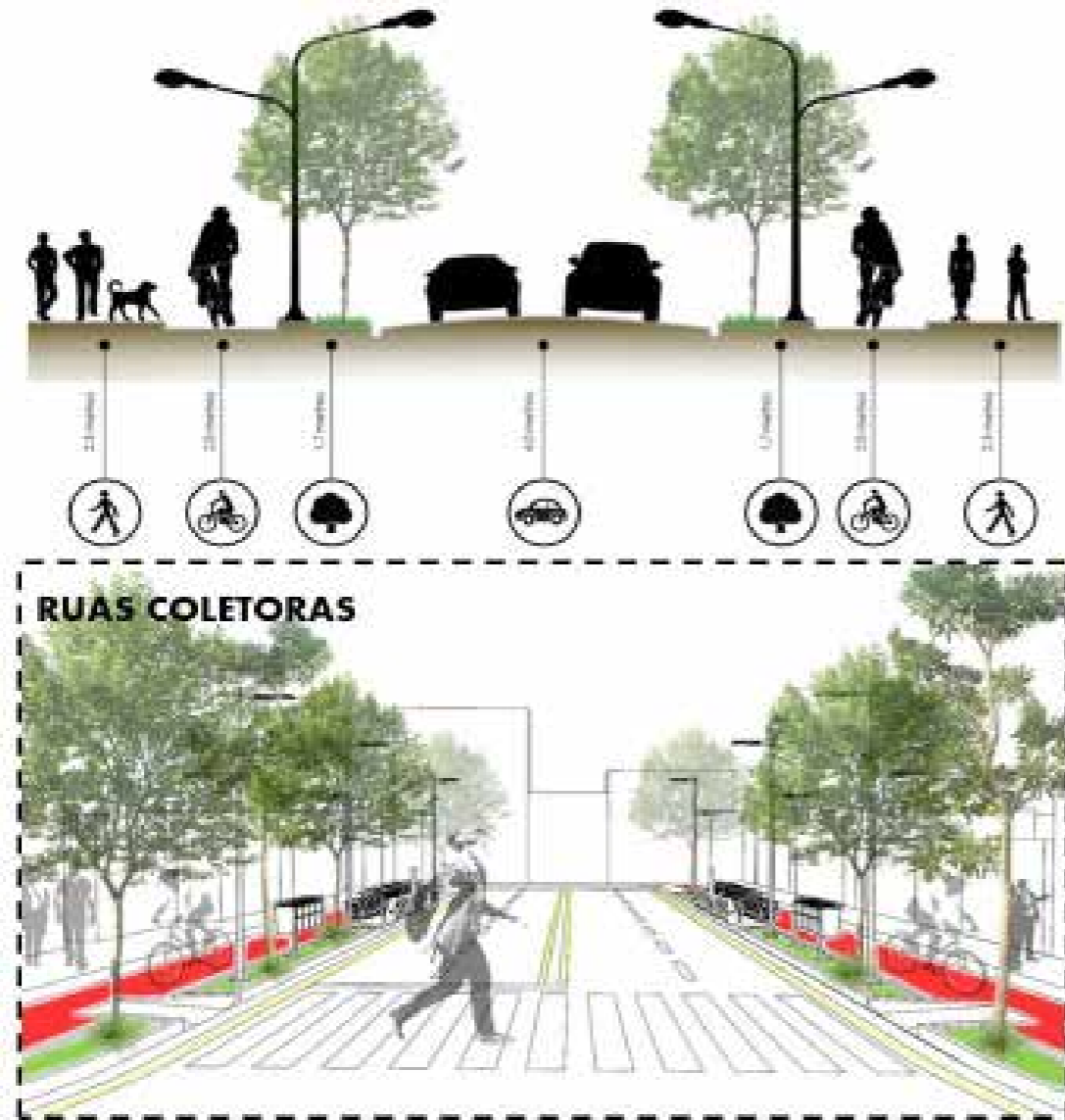
A participação da comunidade na elaboração do plano urbanístico se estabeleceu por meio de entrevistas presenciais e questionário *online*, os quais abordavam a avaliação da população à organização urbana da região em diversos aspectos e a reunião de sugestões para melhorar a qualidade do espaço público na região. A comunidade atua também na fase de execução, envolvendo-se no desenvolvimento de um protótipo de intervenção urbana que necessita da cooperação de moradores. Para tal caso, baseia-se no Estatuto da Cidade que preconiza a:

Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

Para aproveitamento neste artigo serão apresentadas somente as diretrizes de mobilidade urbana. As diretrizes (Quadro 2) buscam incentivar alternativas sustentáveis, coerentes com contexto urbano que contribuem significativamente para a qualidade do espaço público e qualidade de vida das pessoas. Gehl (2013, p. 105) aponta que: “priorizar o pedestre e as bicicletas modificaria o perfil do setor de transportes e seria um item expressivo nas políticas sustentáveis em geral”.

Propostas para a mobilidade urbana do Cj. Jardim Maguari

As intervenções no sistema viário consideram o pedestre como grupo prioritário para humanização do espaço público, de forma a garantir acessibilidade espacial e estímulos à permanência nos espaços públicos da cidade, assim como defende Jan Gehl (2013):

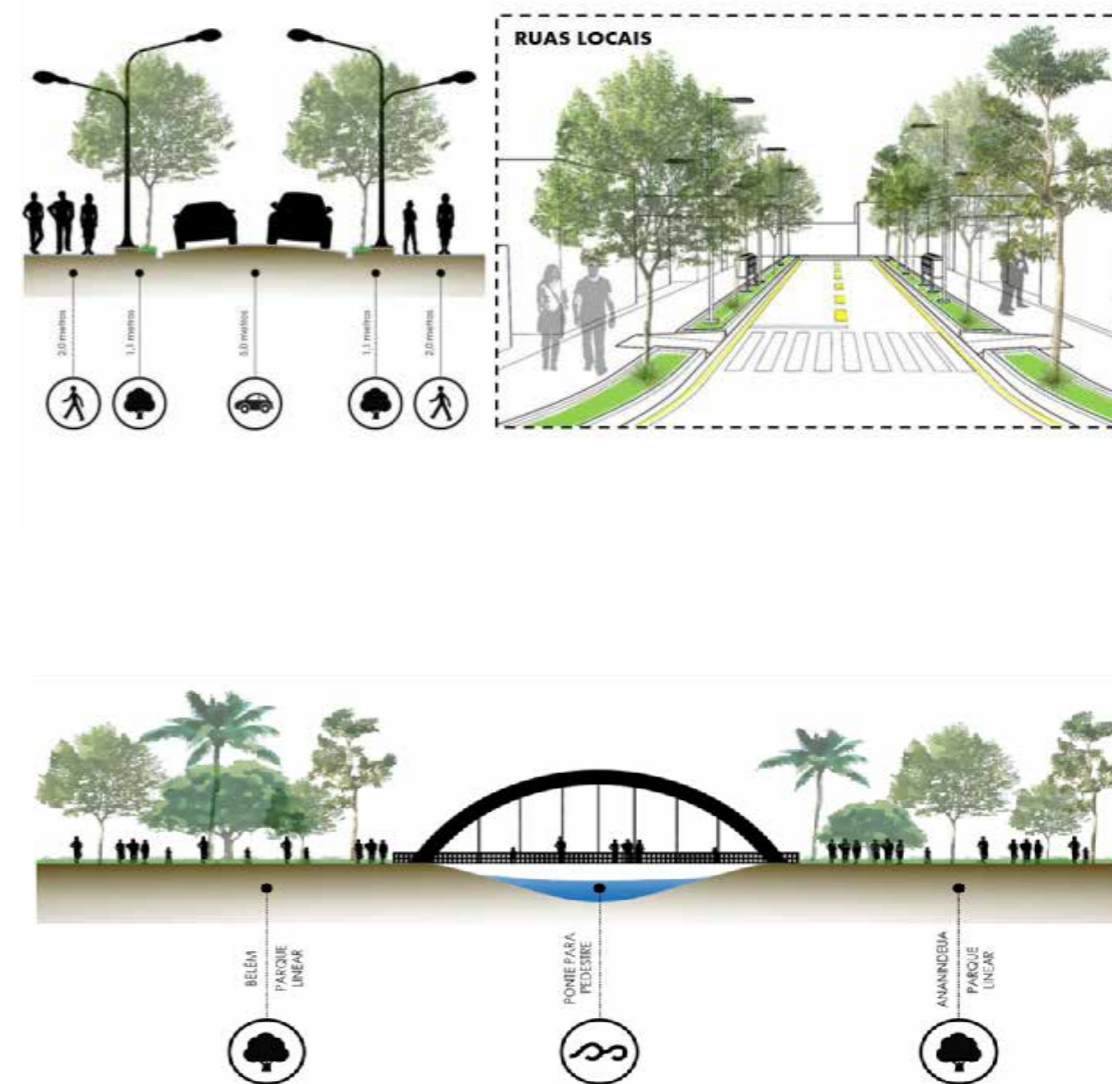


Uma condição importante para uma caminhada agradável e confortável é um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de se desviar ou ser empurrado pelos outros. Crianças, idoso ou pessoas com deficiências têm necessidades especiais para que possam andar sem impedimentos (GEHL, 2013, p. 121).

Os ciclistas também são prioridade no perfil viário devido à demanda e as condições de segurança na via pública para esses usuários. Priorizar o modal de transporte cicloviário significa investir em uma alternativa ao deslocamento sustentável e benéfico à saúde das pessoas. Conseqüentemente, melhora-se a qualidade de vida da população e a sobrecarga no sistema viário. Porém, é importante tratar do assunto com precaução, pois, as condições para estimular o uso de bicicleta na cidade vai além de determinar faixas exclusivas para seu fluxo, envolve também a disposição de mobiliários urbanos de suporte como bicicletários e a integração com outros modais de transporte, preferencialmente públicos (GEHL, 2013; DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2007).

a) Reestruturação viária

As propostas representadas graficamente em cortes e perspectivas nas Figuras 6, 7 e 9 sugerem a adequação de vias coletoras e de algumas vias locais de relevância no tecido urbano, sendo as 33 alamedas que compõem o Cj. Jardim Maguari, a Avenida Principal e Secundária e a Rua Xingú. Na Figura 8, propõe-se a criação da Rua Maguari com o intuito de viabilizar uma nova via de integração ao município vizinho de Ananindeua por meio de uma ponte sobre o Rio Maguari.

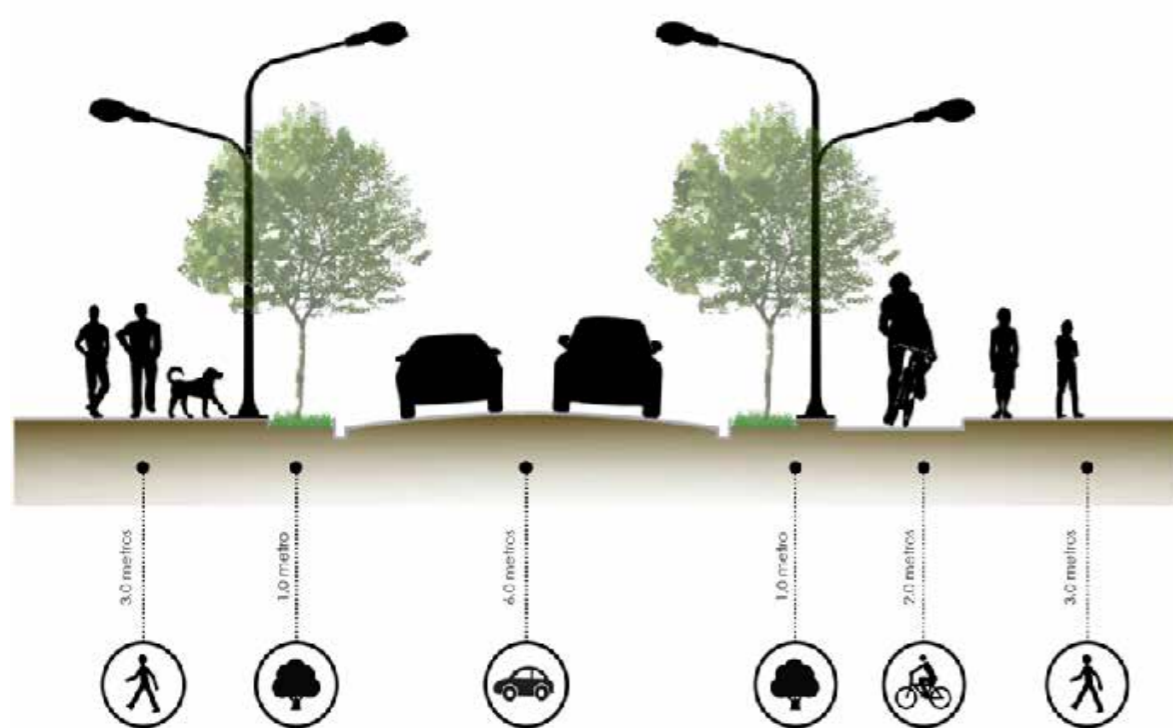


I. Avenida Principal e Secundária (Figura 6): a proposta adequa o perfil viário das duas principais vias coletoras que atendem o Cj. Jardim Maguari com o propósito de democratizar o acesso ao espaço público, dessa forma se recomenda: ampliar as unidades de passagem para pedestres, grupo de possui fluxo intenso nessas vias; criar ciclovias para organizar e dar segurança ao fluxo de ciclistas; criar áreas permeáveis para drenagem das águas pluviais e adequadas ao plantio de espécies arbóreas de porte pequeno para melhorar o conforto térmico na localidade.

II. Vias locais (Figura 7): a proposta adequa o perfil viário das 33 alamedas do Cj. Jardim Maguari a partir de recomendações que sugerem organizar parte do mobiliário urbano como postes de iluminação e lixeiras na área de serviço do calçamento, faixa que também diminui a proximidade do pedestre com o fluxo veículos automotores, de modo a gerar maior segurança a esse usuário; criar áreas permeáveis para drenagem das águas pluviais e adequadas ao plantio de espécies arbóreas de porte pequeno para melhorar o conforto térmico na localidade; a redução da faixa carroçável, uma vez que o fluxo nesse trecho não é expressivo na maioria das vias locais, de forma a atuar também como estratégia para reduzir a velocidade de veículos.

III. Rua Maguari (Figura 8): o perfil viário é uma proposta de integração com o município de Ananindeua, porém, destinado apenas a pedestres e ciclistas como forma de salvaguardar o ambiente natural a partir da instalação de uma estrutura de porte menor. Para a via pública se recomenda pisos permeáveis e adequados a pedestre e ciclistas; espaços de convivência e de descanso que interajam com o ambiente natural; a implantação de estruturas simples e de baixo impacto ambiental; garantir a segurança de todos os usuários e a organização dos fluxos na via pública; garantir a acessibilidade de todos os usuários mesmo em superfícies revestidas por materiais

Figura 9 – Proposta de perfil viário à rua Xingu. Fonte: ARAÚJO (2020).



não usuais no ambiente urbano. O eixo viário atende ao proposto no Plano Diretor de Ananindeua (2006), e permite a circulação de pessoas entre os municípios, coeso com o contexto urbano da região de integração.

IV. Rua Xingú (Figura 9): a proposta amplia o perfil viário diante da demanda expressiva de veículos e ciclistas que transitam pelo local, além dos pedestres que se arriscam e compartilham a mesma faixa para ir e vir do Cj Jardim Maguari, e também para acompanhar a implantação de blocos habitacionais a partir do reassentamento de pessoas em área de interesse ambiental.

a) Plano de integração e ampliação do sistema viário

O plano para o sistema viário (Figura 10) se baseia no mapeamento de vias públicas incompatíveis com o contexto urbano e as necessidades da população no Cj. Jardim Maguari. A falta de coesão entre a estrutura viária e os fluxos que atuam nas vias induziram a priorização das seguintes vias para intervenção: Rua Quinta Linha – integração com o Conjunto Tenoné, Avenida Principal, Avenida Secundária e Rua Xingú – integração com o Conjunto Satélite.

A este plano também inclui a ampliação da rede viária com a integração viária entre o Município de Belém e Ananindeua a partir da implantação da Rua Maguari, e a implantação de ruas locais: Rua Bosque e Rua Luz, que viabilizarão o acesso à área destinada ao reassentamento de famílias removidas de áreas de interesse ambiental nas imediações do Cj. Jardim Maguari e a urbanização de um conjunto de vias locais em área de ocupação irregular, são elas: Alameda Sete, R. da Alegria, Rua Idália e P. João Batista.

A requalificação de vias públicas prevê a complementação do mobiliário urbano e de infraestrutura urbana; a reorganização do perfil viário; melhorar a qualidade do espaço público com a arborização, adequação do sistema de iluminação pública e garantir condições de acessibilidade espacial. As intervenções urbanas devem preservar a largura total das vias públicas e considerar suas especificidades, de forma a evitar a remoção e reassentamento em massa da população e sintonizar a proposta com a identidade local e com o aspecto urbano da região.

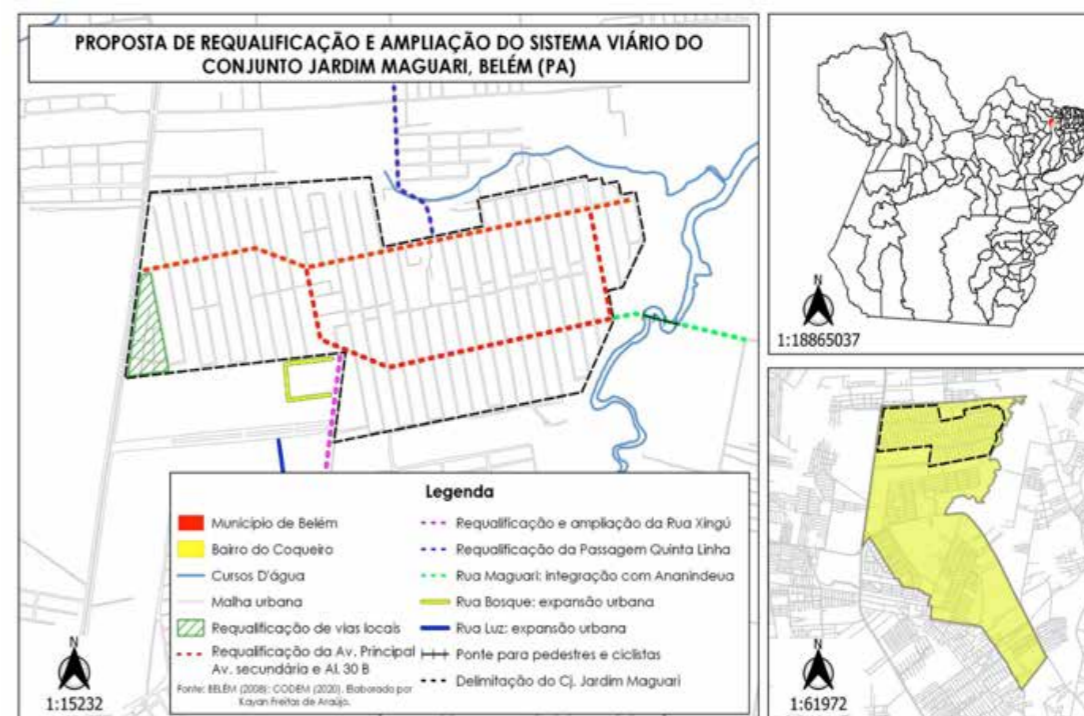


Figura 10 – Proposta para requalificação e ampliação do sistema viário do Cj. Jardim Maguari. Fonte: ARAÚJO (2020).

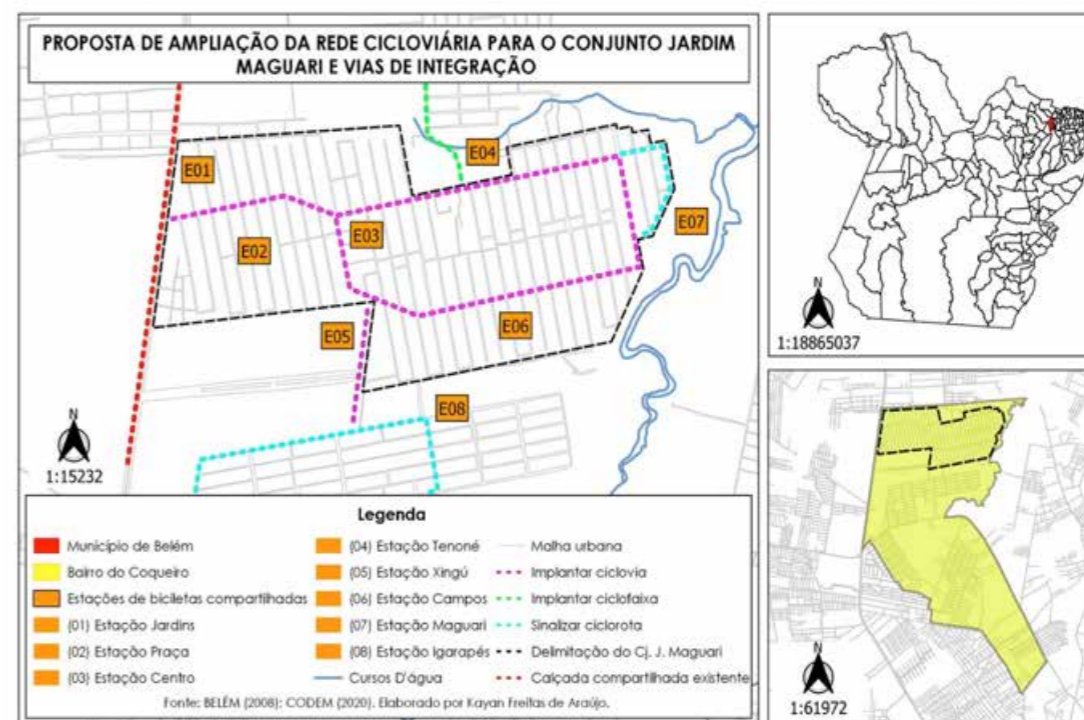


Figura 11 – Proposta de ampliação da rede cicloviária no Cj. Jardim Maguari. Fonte: ARAÚJO (2020).

a) Ampliação da rede cicloviária

A ampliação da rede cicloviária (Figura 11) objetiva arbitrar uma faixa de circulação segura para ciclistas pelas vias públicas principais do Cj. Jardim Maguari: Avenida Principal, Avenida Secundária, Alameda 30 B, e de integração com o bairro: Rua Xingú e Rua Quinta Linha. O plano recomenda a implantação de mobiliários urbanos para suporte ao modal de transporte como: estação de bicicletas compartilhadas, placas de sinalização, bicicletários ou paraciclos, semáforos para bicicletas, bancos para repouso ou espera e bebedouros. A ampliação da rede cicloviária inicia a partir da reorganização dos perfis viários do Cj. Jardim Maguari, adaptados a essa demanda local.

O incentivo ao ciclismo como um meio de locomoção eficiente e atrativo demanda a disponibilização de instalações seguras e contínuas. O ciclismo é um meio de transporte saudável, economicamente acessível, igualitário e sustentável, e impacta positivamente na segurança viária e na redução de congestionamentos. As cidades

que investiram no estímulo ao ciclismo têm obtido redução nos níveis de congestionamento e suas ruas vêm se tornando mais seguras para todos os usuários (GDCl; NACTO, 2018, p. 92).

O plano considera ainda oito estações de bicicletas compartilhadas com raio de abrangência de 300 metros, o que corresponde a cerca de 5 minutos de caminhada, localizadas no posto do Maguari, para integração com o modal de transporte coletivo; na praça entre as Alamedas 5, 6 e 7 B, de forma a incentivar a ocupação do espaço público; no centro comercial, como estratégia para reduzir o fluxo de veículos motorizados e particulares; na Rua Xingú e na Rua Quinta Linha, por integrar à conjuntos adjacentes; na alameda 30 B, pela proximidade com o parque urbano proposto; na quadra esportiva na Alameda 19 C, devido a frequência de uso elevado do equipamento urbano; e no Parque dos Igarapés.

O compartilhamento de bicicletas oferece a oportunidade de promover o ciclismo em uma cidade quando envolve um bom planejamento de sistema e é incorporado como parte de uma estratégia mais ampla para a cidade como um todo (GDCl; NACTO, 2018, p. 104).

Considerações finais

O artigo fomenta uma reflexão sobre como as características do urbanismo moderno podem interferir negativamente no cotidiano das cidades contemporâneas, muitas vezes não atendendo as necessidades de seus usuários, é por essa razão que o estudo realizado se revela pertinente por buscar compreender tais interferências e apresentar soluções para mitigação dessas problemáticas. A partir dos questionários e entrevistas realizadas, pode-se conhecer, na perspectiva da população, as principais demandas e problemas no que diz respeito às questões de mobilidade no Cj. Jardim Maguari associadas ao desenho e infraestrutura urbana que priorizam os veículos particulares em detrimento do transporte coletivo, de ciclistas e pedestres.

A participação da comunidade na pesquisa, desde a colaboração na aplicação dos métodos de pesquisa até o desenvolvimento de diretrizes e propostas urbanas, revela a inquietação da população em relação aos problemas do conjunto habitacional e interesse em participar do processo de planejamento urbano. Considerando a importância da percepção dos usuários, acredita-se que as metodologias do trabalho foram bastante adequadas para o desenvolvimento de propostas coesas ao contexto urbano da região, em especial em propostas concernentes à mobilidade urbana.

Por outro lado, os métodos de pesquisa utilizados para viabilizar a participação da população na elaboração do plano de bairro para o Cj. Jardim Maguari não foram suficientes para gerar um diagnóstico urbano contundente que expressasse a percepção, necessidades e interesses da população em relação à mobilidade urbana. Isto porque a população do conjunto habitacional corresponde a mais de 6.000 conforme o último censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010. Diante disso, pensou-se nos questionários para complementar as informações coletadas nas entrevistas e para atingir um maior público, no entanto, a divulgação do questionário de forma online limita o público-alvo àqueles que têm acesso à internet, o que pode impactar na coleta de dados. De modo geral, apesar dessas limitações, foi possível se aproximar do panorama atual do Cj. Jardim Maguari no que tange a mobilidade urbana e delinear, a fim de estudo e discussão, objetivos e diretrizes que contribuam para melhora na qualidade de vida da população.

O extrato do plano de bairro apresentado neste artigo, cuja ênfase é a mobilidade urbana, torna-se uma ferramenta urbanística para a reorganização do espaço urbano do Cj. Jardim Maguari resultante da participação da população no processo de planejamento. No entanto, é importante entender que as diretrizes e objetivos esboçados neste trabalho têm como base o contexto urbano e social atuais, sendo necessário novos estudos de viabilidade ou para adequação do plano desenvolvido caso seja cogitada a sua implantação posteriormente.

Sugere-se como recomendação para trabalhos futuros uma busca por métodos de pesquisa ou meios que enfatizem a participação da população como fundamental em todas etapas do trabalho, tanto na análise, quanto na proposição de melhorias para a mobilidade urbana. Reitera-se que a participação social em decisões na formulação, execução e acompanhamento de programas e projetos relacionados à cidade são princípios que regem a gestão democrática, defendida no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

O Cj. Jardim Maguari mantém as características do urbanismo moderno, embora as demandas hoje se desviem das premissas modernistas. As propostas de mobilidade urbana ao conjunto habitacional orientam uma nova forma de se pensar a cidade, com novas prioridades e anseios. O crescimento urbano do Cj. Jardim Maguari provocou danos à mobilidade urbana e, conseqüentemente, à qualidade de vida da população e, portanto, é válido apresentar soluções urbanísticas que busquem amenizar os problemas urbanos atuais, de forma a tornar os espaços livres da cidade mais humanizados.

Referências

ADEY, P. *Mobility*. 2. ed. Nova Iorque: Routledge, 2017, 386 p.

ANANINDEUA. *Lei nº 2237, de 06 de outubro de 2006*. Institui o Plano Diretor do Município de Ananindeua e dá outras providências. Ananindeua: Câmara Municipal, [2006]. Disponível em: http://www.ananindeua.pa.gov.br/public/arquivos/legislacao/LEI_No._2237.pdf. Acesso em: 2 fev. 2022.

ARAÚJO, K. F. de. *Plano de bairro para o Conjunto Jardim Maguari, Belém (PA): alternativa a um planejamento urbano mais participativo*. 2020. 266 f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade Estácio de Belém, Belém, 2020.

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M. de; JESUS, M. S. de; SÁ, N. R. de; SANTOS, P. A. C. dos; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Revista Psicologia e Sociedade*, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, v. 23, p. 574-582, 2011.

BELÉM. *Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008*. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal, [2008]. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N865508_plano_diretor.pdf. Acesso em: 20 jan. 2022.

BELÉM. *Decreto nº 86.545, de 13 de setembro de 2016*. Institui o Plano de Mobilidade de Belém. *Diário Oficial do Município de Belém*: Belém, PA, ano LVIII, nº 13.128, p. 2-4, 13 set. 2016.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras

providências. Brasília: Congresso Nacional, [2001]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 10 mar. 2022.

CAMPOS FILHO, C. M. *Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade*. 2ª ed. São Paulo: Editora 34, 2010. 224 p.

CARBONE, R.; SAGANEITI, L.; SCORZA, F.; MURGANTE, B. Increasing the Walkability Level Through a Participation Process. In: GERVASI, O. et al. (org.). *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2018*. Lecture Notes in Computer Science. Cham: Springer International Publishing, 2018, p. 113–124.

CHOAY, F. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. 1º ed. São Paulo: Perspectiva, 1979. 352 p.

DUARTE, F.; SÁNCHEZ, K.; LIBARDI, R. 1ª ed. *Introdução a Mobilidade Urbana*. Curitiba: Juruá, 2007. 108 p.

FERREIRA, J. S. W. *Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano*. 1. ed. São Paulo: LABHAB; FUPAM, 2012, 200 p.

GEHL, J. *Cidades para pessoas*. 1ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI); NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO). *Guia Global de Desenho de Ruas*. 1ª ed. São Paulo: SENAC, 2018, 398 p.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico 2010: Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/belem/panorama>. Acesso em: 11 jul. 2022.

MACEDO, S. S.; QUEIROGA, E. F.; GALENDER, F. C.; CAMPOS, A. C. de A.; CUSTÓDIO, V.; DEGREAS, H.; GONÇALVES, F. M. Os Sistemas de Espaços Livres na Constituição da Forma Urbana Contemporânea no Brasil: Produção e Apropriação (QUAPÁ-SEL II). *Paisagem Ambiente: Ensaios*, São Paulo, n. 30, p. 137-172, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Mobilidade e desenvolvimento urbano. *Gestão integrada da mobilidade urbana*. Brasília: MCidades, 2006, 164 p.

RODRIGUES, J. M. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo (Org.). *Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016, p. 12-23.

SÃO PAULO (SP). *Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014*. Aprova a política de desenvolvimento urbano e o plano diretor estratégico do município de São Paulo e revoga a lei nº 13.430/2002. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-sao-paulo-sp>. Acesso em 05 mar. 2022.

SOARES, L. R. S. Planejamento urbano e gestão de transportes na Amazônia: as políticas públicas para mobilidade urbana em face do processo de dispersão metropolitana em Belém-PA. *Revista GeoAmazônia*. Belém, v.5, n.10, p. 138-159, 2017.

SOUTHWORTH, M. Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, v. 131, n. 4, p. 246–257, 2005. Disponível em: [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246)). Acesso em 18 jan. 2022.

SOUZA, R. D. P. de. *A área de expansão de Belém: um espaço de múltiplas vivências*. 2016. 138 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

SPECK, J. *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2017, 293 p.

STANLEY, B.; STARK, B. L.; JOHNSTON, K. L.; SMITH, M. E. Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis. *Urban Geography*, v. 8, n. 33, p. 1089-1117, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.2747/0272-3638.33.8.1089>. Acesso em 14 mar. 2022.

TAVARES, E. S.; DEXHEIMER, L. Avaliação do serviço de ônibus nos corredores em readaptação para a implantação de sistema de transporte rápido por ônibus de Porto Alegre: Percepções dos usuários. *Revista dos Transportes públicos*, São Paulo, v. 141, n°. 38, p. 54-66, 2015.

VIANNA, M. Vá de bike: as bicicletas podem melhorar a mobilidade urbana no Brasil. In: PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo (Org.) *Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016, p. 126-134.

ACESSIBILIDADE EM CIDADES BRASILEIRAS

Entre o descaso que segrega e o ideal que inclui

*ACCESSIBILITY IN BRAZILIAN CITIES
Between the neglect that segregates and
the ideal that includes*

Christian Albers¹, Jacinta Sidegum Renner² e Michele Barth³

Resumo

A exclusão social vivenciada diariamente por pessoas com deficiência é evidenciada principalmente por problemas de acessibilidade urbana. Assim, este estudo objetiva identificar os principais resultados de estudos sobre acessibilidade em espaços públicos ou privados de uso público de municípios brasileiros. Esta pesquisa consiste numa revisão sistemática de literatura, com análise e discussão de dados sob abordagem qualitativa. Analisaram-se 24 artigos com temática sobre acessibilidade em cidades brasileiras. A análise dos resultados e das considerações dos artigos levou à duas categorias: a) Descaso na acessibilidade urbana: fator de segregação social; b) Acessibilidade: normativa ou ideal? Evidencia-se que as situações de falta de acessibilidade repetem-se nas cidades e que existem bons exemplos de promoção da acessibilidade, porém, concentradas principalmente em áreas centrais ou bairros mais nobres. A visão preconceituosa de parte da sociedade é uma realidade contundente que perpetua ainda mais as desigualdades, que são reflexos de séculos de domínio da colonialidade/modernidade.

Palavras-chave: acessibilidade, território, ambiente urbano, exclusão social, pessoas com deficiência.

Abstract

The social exclusion experienced daily by people with disabilities is evidenced mainly by urban accessibility problems. Thus, this study aims to identify the main results of studies on accessibility in public or private spaces for public use in Brazilian municipalities. This research consists of a systematic literature review, with analysis and discussion under a qualitative approach. Twenty-four articles on accessibility in Brazilian cities were analyzed. The analysis of the results and the considerations of the articles led to two categories: a) Neglect in urban accessibility: factor of social segregation; b) Accessibility: normative or ideal? It is evident that situations of lack of accessibility are repeated in cities and that there are good examples of promoting accessibility, however, concentrated mainly in central areas or more upscale neighborhoods. The prejudiced view of part of society is a striking reality that perpetuates even more inequalities, which are reflections of centuries of coloniality/modernity.

1 Mestrando em Diversidade Cultural e Inclusão Social, na Universidade Feevale, RS, onde integra o Grupo de Pesquisa em Design. Bolsista CAPES na linha de pesquisa em Saúde e Inclusão Social. Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela UNISINOS/RS. calbers@feevale.br

2 Doutora e mestre em Engenharia de Produção com ênfase em Ergonomia (UFRGS). Fez especialização em Saúde e Trabalho (UFRGS/CEDOP) e graduada em Fisioterapia pela Universidade Feevale. Atualmente é professora/pesquisadora do Programa de Pós-graduação em Diversidade Cultural e Inclusão Social e líder do Grupo de Pesquisa em Design da Universidade Feevale, RS. jacinta@feevale.br

3 Pós-doutoranda, doutora e mestre em Diversidade Cultural e Inclusão Social, graduada em Design e integrante do Grupo de Pesquisa em Design, na Universidade Feevale, RS. Suas pesquisas estão voltadas para a saúde e inclusão social de pessoas com deficiência e trabalhadores rurais. mibarth@feevale.br

Keywords: accessibility, territory, urban environment, social exclusion, people with disabilities.

Introdução

A atual situação de exclusão social vivenciada na América Latina é um dos reflexos do pensamento colonizador vigente por séculos e ainda arraigado nas sociedades locais e, em especial, no Brasil. Em se tratando de um país onde cerca de 23,9% da população possui algum tipo de deficiência e em torno de 7% da população apresenta deficiências motoras (IBGE, 2012), representando mais de 13 milhões de pessoas, urge a discussão sobre a temática da inclusão das pessoas com deficiência a partir da acessibilidade nas cidades, já que esta é uma condição básica e premente para possibilitar o ir e vir de qualquer pessoa e que confere minimamente alguma condição de cidadania. Sem poderem circular e exercer plenamente sua cidadania, há uma invisibilização das pessoas com deficiência. Na opinião de Pimentel e Pimentel (2017) talvez seja esta invisibilização, relacionada às barreiras que avolumam a exclusão social, o que retroalimenta a morosidade do poder público no desenvolvimento de políticas públicas de inclusão e acessibilidade.

Torna-se relevante revisitar conceitos relacionados à colonialidade/modernidade europeia, a qual impôs uma leitura da cidade como um locus de vida superior ou “civilizada”, silenciando outras leituras do mundo e associando a cidade à racionalidade e à ciência, em contradição ao mágico e mitológico ambiente selvagem das colônias (PORTO-GONÇALVES, 2017). Estes conceitos ainda hoje produzem efeitos nos territórios latinoamericanos. Com um projeto baseado na dominação através da exclusão, a modernidade é “uma máquina geradora de alteridades que, em nome da razão e do humanismo, exclui de seu imaginário a hibridez, a multiplicidade, a ambigüidade e a contingência das formas de vida concretas” (CASTRO-GÓMEZ, 2005, p. 80). Para exemplificar, o autor menciona a Constituição Venezuelana de 1839, na qual somente quem tem perfil ajustado ao projeto da modernidade – homem, branco, pai de família, católico, proprietário, letrado e heterossexual – passa pelo “funil” e adquire cidadania, e aqueles indivíduos que não atenderem a estes requisitos, como mulheres, loucos, analfabetos, negros, hereges, escravos, índios, homossexuais e dissidentes ficarão de fora da “cidade letrada”. De certa forma, atualmente estes “critérios” continuam usuais, apesar da evolução legal e da possibilidade de que minorias marginalizadas possam vivenciar a condição de cidadania. Nesse sentido, Quijano (2005) afirma que as estruturas de poder ainda se organizam ao redor do eixo colonial, exercendo seu domínio contra a democracia, a cidadania e nações na maior parte da América Latina, trabalhando contra a maioria da população, especialmente índios, negros e mestiços.

Acrescenta-se aos excluídos deste sistema-mundo vigente, as pessoas com deficiência, idosos e demais pessoas com mobilidade reduzida. Segundo Castro-Gómez (2005), é o Estado que inventa a cidadania através do espaço de legalidade da Constituição. Nesse sentido, estes indivíduos até há pouco tempo eram menos cidadãos, pois não havia o reconhecimento de igualdade, conquistado somente em 2015, com a Lei Federal 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, “destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania” (BRASIL, 2015, p. 1, grifos dos autores).

Na atualidade, sete anos após esta lei entrar em vigência, este público sofre por estar fora do padrão de produtividade capitalista moderno. Segundo Castro-Gómez (2005), já no Século XIX, através de manuais de urbanidade, é a escola que vai incutir uma disciplina na mente e no corpo para a pessoa ser útil à pátria e onde o “comportamento

[...] deverá ser regulamentado e vigiado, submetido à aquisição de conhecimentos, capacidades, hábitos, valores, modelos culturais e estilos de vida que lhe permitam assumir um papel “produtivo” na sociedade” (p. 82). Passados quase 200 anos, o legado do colonialismo permanece vigente. Segundo Garcés (2007), a construção colonial latinoamericana se deu através de um processo de classificação social e de distribuição do trabalho baseado na raça, na classe e no gênero, estando estes mecanismos ainda presentes na atualidade, principalmente para quem é mulher, pobre e índia ou negra.

Nesse cenário macrossocial, as pessoas com deficiência enfrentam ainda mais dificuldades de ingresso no mercado de trabalho. Segundo Bauman (2001), a sociedade capitalista atual exige um certo padrão de saúde, o que corresponde ao fato de ser alguém “empregável”. Ainda, conforme Goffman (2013), pessoas com alguma deformidade são estigmatizadas, vistas como incapazes e improdutivas, corroborando assim com o capacitismo. Mello (2016) conceitua capacitismo como o modo como as pessoas com deficiência são tratadas, de forma preconceituosa e como incapazes, em virtude do julgamento moral associado ao corpo funcional. Apesar da deficiência, idade, gênero ou problema de mobilidade, as competências existem em todas as pessoas, mas na sociedade atual persistem o preconceito e a exclusão gravadas por séculos pelas colonialidades do poder, do saber e do ser.

Não há como abordar os processos de exclusão/inclusão social, sem trazer em evidência um dos direitos fundamentais que é a acessibilidade. Sasaki (2003) menciona que a acessibilidade arquitetônica é a mais visível e invariavelmente vivenciada diariamente pela pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. A acessibilidade é fator fundamental e indispensável para a pessoa com deficiência interagir e participar ativamente da sociedade. O autor complementa afirmando que existem diversos tipos de acessibilidade além da arquitetônica, como a atitudinal, a comunicacional, a metodológica e a programática, salientando que a atitudinal é aquela que se relaciona mais amplamente com as demais, pois é a atitude que impulsiona a eliminação das barreiras, mudando a percepção que se tem do outro, sem preconceitos, estigmas, estereótipos ou discriminações. Ou seja, uma “atitude acessível” da sociedade pode ampliar a participação social e a inclusão de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Portanto, em contraposição a este sistema-mundo excludente, a acessibilidade, conceituada pela NBR 9050:2020 como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação” (ABNT, 2020, p. 2), é uma das melhores ferramentas disponíveis para proporcionar a equiparação de oportunidades para todas as pessoas (SASSAKI, 2003). A acessibilidade é importante na qualidade espacial urbana, pois permite uma interação segura com a cidade, além de permitir o exercício da cidadania e uma vivência positiva em sociedade para qualquer pessoa, inclusive as pessoas com deficiência. A falta de acessibilidade produz isolamento e restringe a participação comunitária. Neste viés, Costa (2009) afirma que a “inacessibilidade tem efeitos negativos sobre a qualidade de vida, à medida que restringe as oportunidades de realização de atividades prazerosas e importantes para a sobrevivência” (p. 102 e 103).

Considera-se que os processos de exclusão decorrentes de séculos de exploração eurocêntrica moldaram as cidades e seus espaços edificados para serem dominadores e excludentes. Ainda, considerando a acessibilidade como oportunidade de inclusão das pessoas com deficiência nos territórios e buscando conhecer as intervenções nas cidades brasileiras, propõe-se neste estudo identificar, a partir da literatura, os principais resultados de estudos sobre a acessibilidade em espaços públicos ou privados de uso

coletivo de municípios brasileiros.

Procedimentos metodológicos

Esta pesquisa é de natureza básica e em relação aos objetivos é exploratória. Segundo Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa básica gera conhecimentos para o avanço da ciência sem prever uma aplicação prática imediata e por ser exploratória, possui planejamento flexível, permitindo o estudo do tema sob diversos ângulos. Quanto aos procedimentos é bibliográfica, consistindo em uma revisão sistemática da literatura. A revisão sistemática objetiva levantar, reunir e avaliar criticamente o método de pesquisa e sintetizar os resultados de diversos estudos primários (MENDES et al., 2008). A análise e discussão de dados configura-se como abordagem qualitativa. Minayo (2005), aponta que a análise qualitativa tem o objetivo de “compreender as relações, as visões e o julgamento dos diferentes atores sobre a intervenção na qual participam” (p. 82).

A pesquisa teve como base artigos científicos que buscaram analisar a acessibilidade em espaços públicos ou espaços privados com uso público em cidades brasileiras. Para a busca das pesquisas utilizou-se a base de dados do Google Acadêmico, limitando-se a estudos em língua portuguesa publicados desde 2015, ano de promulgação da Lei Federal 13.146/2015, até outubro de 2021. Para a busca foram utilizadas as seguintes palavras-chave: acessibilidade urbana, deficiência física, mobilidade, cidade, calçada e cadeira de rodas.

Na busca pelas palavras-chave obteve-se o total de 1.570 resultados. Em virtude do grande número de trabalhos, selecionaram-se somente artigos científicos cujo objetivo era analisar a acessibilidade em espaços públicos ou privados de uso público, perfazendo 62 artigos. Os critérios de refinamento consideraram somente artigos publicados em periódicos classificados como A1, A2, B1 ou B2 em qualquer área na avaliação do quadriênio 2013-2016 da Plataforma Sucupira CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. Após esta seleção, restaram 25 artigos, sendo excluído da seleção mais um artigo por não ter aderência ao tema. Deste modo, por fim, foram analisados 24 artigos através de categorização e triangulação. A categorização, conforme Bardin (2004), consiste na classificação e reagrupamento de elementos de um conjunto, de acordo com critérios predefinidos, e recebendo um título genérico, que será o nome de cada categoria. Prodanov e Freitas (2013), salientam que a triangulação é um “processo de comparação entre dados oriundos de diferentes fontes no intuito de tornar mais convincentes e precisas as informações obtidas” (p.129).

Resultados e discussão

Os 24 artigos analisados encontram-se listados no Quadro 01, em ordem alfabética do sobrenome do primeiro autor, indicando os autores, o periódico, o ano de publicação, objetivo geral do estudo e a cidade analisada.

Autores/Revista	Objetivos Geral	Local/Participantes
Albers <i>et al.</i> (2020) Revista LICERE	Analisar em que medida os estabelecimentos comerciais de cidades turísticas da Serra Gaúcha são acessíveis aos usuários de cadeira de rodas.	Dois cidades da Serra Gaúcha, RS, cujos nomes não são revelados pelos autores no artigo.
Barbosa (2016a) Revista Brasileira de Gestão Urbana	Analisar como os <i>blogs</i> com a temática deficiência retratam a mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil.	Internet: realizada em 15 blogs, com a deficiência como temática e elaborados por pessoas com deficiência.
Barreto <i>et al.</i> (2016) Revista Cerrados (Unimontes)	Discutir as políticas públicas de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito para a circulação da população idosa no espaço urbano montes-clarense.	Montes Claros, MG.
Bertolino <i>et al.</i> (2021) Revista Percurso – NEMO	Identificar e analisar as principais barreiras arquitetônicas e urbanísticas enfrentadas pelos pedestres em geral em um bairro planejado da cidade de Montes Claros, sendo o Bairro Residencial Sul-Ípês.	Bairro Residencial Sul-Ípês. Montes Claros, MG.
Borges e Eccheli (2020) Revista Educação, Artes e Inclusão	Investigar a acessibilidade arquitetônica para os cadeirantes nas vias públicas e calçadas, no centro de Caldas Novas, Goiás, Brasil.	Caldas Novas, GO.
Calado <i>et al.</i> (2019) Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional	Verificar as conformidades e não conformidades dos passeios públicos (calçadas) de Distritos com diferentes graus de vulnerabilidade social na cidade de São Paulo – SP/Brasil em relação à normatização e à legislação brasileira existentes.	Subprefeitura de Moema e a Subprefeitura M ^o Boi Mirim, São Paulo, SP.
Croti e Ferreira (2020) Research, Society and Development	Avaliar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, em relação aos espaços de circulação pública, da região central do município de Jaboticabal/SP, com auxílio de modelo técnico de avaliação da acessibilidade, em conformidade com a NBR 9050/2004 e Decreto n ^o 5.296/2004.	Quatro trechos da área central de Jaboticabal, SP.
Cruz <i>et al.</i> (2020) Research, Society and Development	Analizamos a produção científica relacionada ao enfrentamento de barreiras de acessibilidade por pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida e os impactos na saúde, inclusão social e cidadania dessas pessoas.	Artigo de revisão.
Gonçalves e Moura (2018) Revista Kairós-Gerontologia	Reconhecer espacialmente as condições estruturais das áreas de trânsito e acesso dos frequentadores do entorno da Praça Mário Natal Guimarães, do Ituiutaba Clube Sociedade Recreativa e Esportiva e da Avenida José João Dib, localizados na cidade de Ituiutaba, MG, Brasil, assim como as implicações e ou consequências de tais condições para a vida dos idosos.	Ituiutaba, MG.

Klein e Grigoletti (2021) PARC Pesquisa em Arquitetura e Construção	Apresentar os resultados da avaliação, por vistoria técnica, da acessibilidade espacial no Parque João Goulart, na cidade de Santa Rosa, interior do Rio Grande do Sul, considerando pessoas com deficiência física, visual e idosos.	Parque João Goulart, Santa Rosa, RS.
Kuyven <i>et al.</i> (2021) COLÓQUIO – Revista do Desenvolvimento Regional	Verificar se as condições atuais de acesso atendem aos requisitos exigidos pela norma NBR 9050 de 2015, além de diagnosticar outras situações que dificultam o acesso comum de pessoas, nas suas mais variadas limitações e com isso propor soluções de melhorias que atendam às necessidades coletivas e individuais da população.	Praça dos Imigrantes, Ijuí, RS.
Leite <i>et al.</i> (2020) Revista Turismo e Sociedade.	Analisar as condições de acessibilidade para cadeirantes em espaços e equipamentos públicos existentes no bairro histórico e turístico da Praia Grande, em São Luís, MA, tendo a NBR 9050/20152 como princípio de análise.	Bairro Praia da Grande, São Luís, MA.
Luiz e Silva (2017) Revista Inclusiones	Analisar a acessibilidade de equipamentos públicos de lazer para a população com deficiência na cidade de Mirangaba-Bahia, Brasil.	Mirangaba, BA.
Machado e Lima (2015) Revista Brasileira de Gestão Urbana	Avaliar a acessibilidade e a percepção pedonal das pessoas com mobilidade reduzida, em relação aos espaços de circulação pública, utilizando um modelo multicritério de avaliação da acessibilidade.	Itajubá, MG.
Machado e Lima (2017) Revista Tecnologia e Sociedade	Avaliar a acessibilidade pedonal em espaços públicos sob a perspectiva da pessoa com mobilidade reduzida por meio de uma proposta que incorpora métodos objetivos e subjetivos de análise.	Itajubá, MG.
Magalhães e Schueler (2020) Revista Turismo e Sociedade	Analisar a estruturação dos principais atrativos turísticos da cidade do Rio de Janeiro para pessoas com deficiência, tendo em vista a tendência das medidas estatais para atendimento do mercado.	Rio de Janeiro, RJ.
Neto <i>et al.</i> (2017) ANPAD.	Projetar uma solução tecnológica que permita o fornecimento de informações à comunidade sobre as condições de acessibilidade de locais determinados da cidade de Florianópolis.	Florianópolis, SC.
Oliveira e Oppliger (2017) Revista Turismo e Sociedade.	Averiguar e diagnosticar as condições de acessibilidade existentes no Parque das Nações Indígenas, analisando seus equipamentos e infraestrutura de lazer.	Parque das Nações Indígenas, Campo Grande, MS.
Oliveira <i>et al.</i> (2016) Revista Turismo – Ação e Visão	Analisar a acessibilidade após a requalificação urbana da área central da cidade de Balneário Camboriú/SC, considerando as adaptações necessárias estabelecidas nas leis e nas normativas para pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência.	Balneário Camboriú, SC.

Paula e Rossi (2019) Humanidades & Tecnologia em Revista	Identificar e caracterizar as condições de acessibilidade plena da Praça Raimundo de Araújo Melo, uma praça pública, no município de Luziânia – GO, examinando suas condições de uso.	Luziânia, GO.
Régis e Nogueira (2021) Revista Geosul	Realizar uma análise quanto à presença de infraestrutura que facilite às pessoas com deficiência o acesso aos pontos turísticos e serviços no Centro da cidade de Florianópolis.	Florianópolis, SC.
Rodrigues e Cheibubb (2020) Revista Turismo em Análise	Reconhecer as barreiras que possam prejudicar a mobilidade das pessoas com deficiência – PCD, no Centro Histórico de Paraty e arredores, bem como analisar se há um paradoxo entre tombamento de patrimônio e acessibilidade, a partir do posicionamento do IPHAN, da Gestão Pública Municipal e da PCD.	Paraty, RJ.
Santos <i>et al.</i> (2016) Marketing & Tourism Review	Compreender a percepção de turistas quanto à acessibilidade (tecnologia física) no centro histórico de São Luís, mediante a metodologia reputação online (análise dos comentários) postados no site TripAdvisor, utilizando como parâmetro as categorias de destino turístico inteligente do Invat.tur.	São Luís, MA.
Souza e Melo (2016) Fórum Ambiental da Alta Paulista	Compreender como se deu o processo de consolidação dos direitos à acessibilidade e mobilidade em nível do Brasil e da cidade de Uberlândia.	Uberlândia, MG.

Verifica-se que as regiões Sudeste e Sul do país concentram 66,67% dos estudos analisados, sendo o Estado de Minas Gerais destaque com seis trabalhos. Não foi encontrado nenhum trabalho, considerando os critérios estabelecidos, que tenha sido realizado na região Norte. Dos estados do Nordeste e Centro Oeste, encontraram-se somente 3 estudos que se enquadraram nos critérios.

A análise dos resultados e das considerações dos artigos levou à formação de duas categorias: a) Descaso na acessibilidade urbana: fator de segregação social; e b) Acessibilidade: somente normativa ou próxima do ideal?

Descaso na Acessibilidade Urbana: Fator de Segregação Social

Os problemas na acessibilidade dos espaços comuns nas cidades, como praças, parques, calçadas, banheiros e ruas foram relatados em todos os 24 estudos analisados. Foram descritas diversas irregularidades, tais como buracos (BARRETO; PORTO, 2016; NETO *et al.*, 2017), obstáculos nas calçadas (MACHADO; LIMA, 2015; BARBOSA, 2016a; CROTI; FERREIRA, 2020; BERTOLINO *et al.*, 2021;), dimensionamentos incorretos (CALADO *et al.*, 2019; NASCIMENTO; ROSSI, 2019; LEITE *et al.*, 2020), rampas com inclinação exagerada ou a ausência destas (BARRETO; PORTO, 2016; ALBERS *et al.*, 2020; BORGES; ECHELINI, 2020; LEITE *et al.*, 2020; KUYVEN *et al.*, 2021). Além disso, a ausência e defeitos no piso tátil (CALADO *et al.*, 2019; BERTOLINO *et al.*, 2021; KLEIN; GRIGOLETTI, 2021), desníveis variados (MACHADO; LIMA, 2015, 2017; BORGES; ECHELINI, 2020; CROTI; FERREIRA, 2020), falta de vagas de estacionamento exclusivas (NETO *et al.*, 2017; NASCIMENTO E ROSSI, 2019; BORGES; ECHELINI, 2020), pavimentação incorreta ou inadequada (SANTOS; SILVA, 2017; NASCIMENTO E ROSSI, 2019; CROTI; FERREIRA, 2020;

KLEIN; GRIGOLETTI, 2021), entre outros problemas. Mesmo estudos com exemplos positivos apresentava em contraparte vários exemplos negativos.

Ficou claro nos resultados que todas as pessoas com alguma dificuldade de mobilidade serão impactadas em algum momento de suas vidas pela falta de acessibilidade, seja em maior ou menor grau. Pessoas idosas, gestantes, usuários de cadeira de rodas, deficientes auditivos e visuais e demais pessoas com deficiência precisam circular pelas cidades de forma ainda mais atenta em função da falta de acessibilidade, de modo a evitar acidentes e constrangimentos. Com cidades não acessíveis, as pessoas estão sendo alijadas do convívio social e impedidas de exercer sua autonomia e independência. Sasaki (2003) conceitua a autonomia como a “condição de domínio no ambiente físico e social, preservando ao máximo a privacidade e a dignidade da pessoa que a exerce” (p. 35). Ou seja, cada pessoa possui diferentes graus de autonomia que, por sua vez, é diretamente afetada pelas condições físicas dos ambientes como, por exemplo, o estado de conservação e o tipo de pavimento das ruas e calçadas, assim como, pelas condições sociais, onde há necessidade de ajuda para circular de forma segura. Nesse momento, o conceito de independência torna-se importante, sendo ela a faculdade de decidir o que fazer em dado momento e local, sem depender de outras pessoas (SASSAKI, 2003).

As cidades são geradoras de conflitos o que se evidenciou nos estudos de Calado *et al.* (2019) e Souza e Melo (2016), na medida que a acessibilidade diminui quanto mais afastada do Centro está a rua, a praça ou a calçada. Nas periferias a situação passa a ser ainda mais conflituosa, pois em vários momentos a cidade formal e as políticas públicas não disponibilizam o básico, como saúde, saneamento e segurança, quiçá ruas e calçadas pavimentadas e acessíveis. Segundo Santiago (2017), as periferias das cidades têm sido inchadas por populações tradicionais despojadas de suas terras originais, ampliando e aprofundando conflitos sócioespaciais, os quais têm suas origens na colonialidade/modernidade. Merlinsky (2017) complementa afirmando que os movimentos sociais das periferias reclamam da produção/distribuição injusta de riscos, danos ambientais e problemas sanitários. Ou seja, as cidades possuem suas próprias hierarquias, e isso se aplica à acessibilidade: o Centro rico e acessível e a periferia deixada de lado e inacessível. Estejam os espaços públicos na área central ou na periferia, estes denotam uma multiplicidade de sentidos para a sociedade que não podem ser negligenciados (CARLOS, 2011). Porém, não é a realidade indicada pelos resultados dos estudos analisados, de onde se assume que o poder público não está cumprindo o seu papel.

A qualidade do espaço urbano, conforme seu caráter, pode facilitar ou inibir a interação entre os cidadãos e os espaços públicos. Nesse sentido, Barbosa (2016b) comenta que os condicionantes do mercado e as ações incompletas do Estado operam restrições à mobilidade urbana, sendo que as restrições são mais severas quando se tratam de grupos sociais mais vulneráveis e de territórios com distinções por causa de suas condições socioeconômicas. Democratizar a acessibilidade e a mobilidade, seja em que ponto da cidade estiver o usuário, significa, conforme o autor (p. 54) “ampliar socialmente o uso da cidade como patrimônio público”. Desta forma, amplia-se também a participação democrática e a cidadania.

Dos 24 estudos analisados, 17 relataram algum nível de falha, omissão ou falta de interesse do poder público em relação à promoção de acessibilidade. Situações como a falta de fiscalização, falta de planejamento, falta de rigor na execução das políticas, falta de manutenção, falta de capacitação e falta de conscientização foram as mais comentadas (OLIVEIRA *et al.*, 2016; SANTOS *et al.*, 2016; NETO *et al.*, 2017; OLIVEIRA; OPPLIGER, 2017; SANTOS; SILVA, 2017; GONÇALVES; MOURA, 2018; ALBERS *et al.*, 2020; CROTI; FERREIRA, 2020; CRUZ *et al.*, 2020; BERTOLINO *et al.*, 2021;

KLEIN; GRIGOLETTI, 2021), embora também tenham sido relatadas experiências de eventuais iniciativas de adequação de espaços em reformas feitas pelos municípios como, por exemplo, no estudo de Régis e Nogueira (2021) na cidade de Florianópolis.

Um aspecto presente em nove estudos refere-se à fiscalização que deveria ser realizada pelos governos. Os estudos assinalam omissões e falhas nos processos de fiscalização, além de desconhecimento ou descaso (OLIVEIRA *et al.*, 2016; NETO *et al.*, 2017; OLIVEIRA; OPPLIGER, 2017; GONÇALVES; MOURA, 2018; ALBERS *et al.*, 2020; CROTI; FERREIRA, 2020; CRUZ *et al.*, 2020; BERTOLINO *et al.*, 2021; RÉGIS; NOGUEIRA, 2021), fazendo com que os espaços se deteriorem ou fiquem sem manutenção adequada. A Lei Federal 13.146/2015 em seu artigo 60 estabelece que os planos diretores municipais, planos de mobilidade urbana, códigos de obras e de posturas, legislação de prevenção de incêndios entre outros, além das atividades de fiscalização, sejam orientadas pelas regras de acessibilidade previstas em leis e nas normas técnicas (BRASIL, 2015). Portanto, cabe aos municípios buscarem a incorporação da acessibilidade ao léxico legal e sua eficiente e ostensiva fiscalização nos casos de descumprimento.

Verificou-se que os estudos apontam algumas soluções, passando estas por mais investimentos em obras que estejam de acordo com as normas técnicas (OLIVEIRA *et al.*, 2016; SANTOS *et al.*, 2016); projetos de educação e capacitação (BARBOSA, 2016a); conscientização de profissionais e da sociedade (BARRETO; PORTO, 2016; PAULA; ROSSI, 2019; CROTI *et al.*, 2020; CRUZ *et al.*, 2020); pesquisa e inovação (BARBOSA, 2016a; CALADO *et al.*, 2019); planejamento (LUIZ; SILVA, 2017; KLEIN; GRIGOLETTI, 2021; KUYVEN *et al.*, 2021); e uma fiscalização eficiente e ativa (NETO *et al.*, 2017; OLIVEIRA; OPPLIGER, 2017; BERTOLINO *et al.*, 2021). Saliencia-se que todas estas soluções também precisam ser reivindicadas de forma contundente pela sociedade, a qual não pode ficar inerte. Nesse sentido, Brandão (2011) afirma que as prefeituras precisam dar o exemplo e disseminar o conhecimento para que todos tenham melhor compreensão sobre o tema, mas também boa vontade dos responsáveis pelos espaços e aceitação da sociedade. Segundo o conceito de Sasaki (2003), é a sociedade que deve adaptar os seus sistemas sociais para poderem incluir todas as pessoas, enquanto estas se preparam para assumir seus papéis. Cabe às autoridades competentes e à sociedade decidir pela acessibilidade e identificar os impactos positivos ou negativos advindos dessa decisão.

Sasaki (2003) ainda argumenta que a legislação inclusiva tem dois lados: enquanto pode pressionar para a inclusão, também pode aumentar a antipatia em relação às pessoas com deficiência. Desta forma, visões preconceituosas arraigadas na sociedade e em alguns governos podem atrasar ou dificultar as ações práticas de acessibilidade, reforçando a exclusão e segregação que já existe nas cidades.

Quatro estudos apontaram a maior participação popular, em especial das pessoas com deficiência, como uma forma de pressionar o poder público a atender a legislação e proporcionado a cidadania (MACHADO; LIMA, 2015; SANTOS *et al.*, 2016; PAULA; ROSSI, 2019; BORGES; ECHELHI, 2020;). Porém, Merlinsky (2017) afirma que há um caráter discriminatório nos processos de tomada de decisão das grandes cidades do terceiro mundo, “onde as classes alta e média são portadoras de representações sobre a impureza que está por trás das práticas de separação física dos setores populares e sua expulsão da cidade” (p. 257), ou seja, impedindo a participação das minorias e o acesso aos seus direitos.

Sentimentos e percepções

Constata-se que 14 dos 24 estudos descrevem sentimentos e percepções pessoais sobre a acessibilidade, principalmente nas considerações finais. Evidenciam-se, por exemplo, sentimentos negativos como o preconceito, inferioridade e constrangimento (BARBOSA, 2016a), levando à segregação e isolamento cada vez maiores. Machado e Lima (2017) também descrevem sentimentos como indignação, revolta, vergonha, embaraço e medo. São sentimentos e percepções dos usuários das cidades sobre a configuração dos espaços urbanos e das condições ambientais, as quais transmitem a ideia de uma cidade que exclui e que é feita para poucos.

As pessoas com deficiência sempre foram e ainda são segregadas e estigmatizadas pela sua condição incomum. Segundo Goffman (2013), a sociedade estabelece meios onde categoriza as pessoas, organizando os atributos considerados comuns em cada categoria e baseado nessas concepções surgem os estigmas, que são normalmente atributos depreciativos. A vergonha, citada anteriormente, surge quando o indivíduo “percebe que um de seus próprios atributos é impuro e pode imaginar-se como um não-portador dele” (p. 10). Neste sentido, a acessibilidade deveria ser garantida para estimular o convívio em sociedade e com a diferença. Como ressaltado nas “Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência” da ONU (1993), “as pessoas com deficiências são membros da sociedade e têm direito a permanecer nas suas comunidades locais. Devem receber o apoio de que necessitam no âmbito das estruturas regulares de educação, saúde, emprego e serviços sociais” (p. 5).

As narrativas presentes nos 24 artigos demonstram que as cidades analisadas, ou partes delas, apresentam situações excludentes e os gestores, em grande parte, estão despreocupados com o bem-estar e qualidade de vida das pessoas com deficiência, corroborando com a questão apontada por Rama (1985) de que as cidades são construídas para dominar e excluir quem não se encaixa nos padrões vigentes. As barreiras, sejam físicas, atitudinais ou comunicacionais, impõe dificuldades, insegurança e restringem a participação das pessoas com deficiência na vida cotidiana das cidades, as quais perdem em diversidade e multiplicidade de pensamentos e formas de ver o mundo. Castro-Gómez (2007) defende que reconhecer a diversidade significa reconhecer os conceitos de decolonização como um convite ao diálogo, e não como imposições vindas de uma classe iluminada. Ou seja, as cidades precisam se tornar mais inclusivas através do diálogo e da aceitação da diversidade, onde a acessibilidade permeia todas as relações sociais e onde seja possível uma maior apropriação democrática dos espaços públicos urbanos.

Acessibilidade: Somente Normativa ou Próxima do Ideal?

A metade dos estudos, ou seja, 12 dos 24, apresenta exemplos positivos, ou ao menos satisfatórios, com a acessibilidade ideal ou próxima ao ideal. Fica evidente, porém, que esta acessibilidade ideal é muitas vezes pontual e interrompida por descontinuidades de inacessibilidade, como nos estudos de Machado e Lima (2015) ou de Calado *et al.* (2019). Constata-se também casos em que alguns elementos de acessibilidade estão de acordo com a Norma Brasileira NBR 9050:2020, possibilitando, por vezes, boas condições de acesso em uma rua e na próxima voltam a estar em desacordo (OLIVEIRA *et al.*, 2016). Consequentemente não há continuidade e homogeneidade na acessibilidade de vias e praças contíguas ou próximas.

Essa descontinuidade está relacionada à falta de recursos do setor público para investimentos, ocasionando a execução de obras pontuais e que não contemplam todos os itens de acessibilidade. A expansão caótica das cidades, conforme Leite

(2012, p.41), “causa dificuldades de administração e de controle e fiscalização do uso do solo, além de precariedade na distribuição de infraestruturas”. A maioria das cidades brasileiras cresceu de forma orgânica e não planejada, sem nunca considerar a acessibilidade. Corroborando, Pais (2017) afirma que o padrão atual de ocupação da cidade é um sucessivo cruzamento de fragmentos funcionais, manchas habitacionais e espaços livres, que acabam prejudicando o funcionamento da cidade como um todo e de cada uma das suas partes. Isso ocasiona um quadro atual confuso que precisa ser solucionado por prefeituras sem recursos e muitas vezes sem profissionais conscientes, ocasionado falhas de projeto, falhas de fiscalização e negligências. Neste sentido, Schmidt (2018), defende que a escassez de recursos força as autoridades a priorizar algumas demandas e relegar outras, as quais estão vinculadas à visão ideológica predominante, aos compromissos que o governante assumiu na campanha ou às pressões de grupos sociais e econômicos, entre outros fatores.

Outros exemplos positivos de acesso são verificados em bairros mais novos e planejados ou em locais com poder aquisitivo maior (CALADO *et al.*, 2019). Locais recentemente reformados (RÉGIS; NOGUEIRA; 2021) ou restaurados, bem como edificações mais novas, refletem uma maior preocupação com a acessibilidade. Este incremento na acessibilidade talvez seja reflexo da legislação finalmente sendo atendida, aliada a uma maior exigência da sociedade, principalmente das pessoas com deficiência ou ainda às pressões econômicas, já que empreendimentos e construções necessitam ser acessíveis para terem o seu funcionamento liberado. Schmidt (2018) salienta que “as dificuldades das mulheres, dos idosos e das pessoas com deficiência são seculares no Brasil, mas só nas últimas décadas passaram a ser objeto de políticas específicas” (p. 131), o que corrobora que só recentemente a acessibilidade esteja sendo considerada.

Como comentado anteriormente, as áreas centrais também possuem locais mais adequados e em conformidade com a norma de acessibilidade urbana, apesar da descontinuidade pontual (MACHADO; LIMA, 2015; OLIVEIRA *et al.*, 2016; SOUZA; MELO, 2016). Salienta-se que a Norma 9050:2020 preconiza a aplicação da acessibilidade em qualquer lugar “tanto na zona urbana como na rural” (ABNT, 2020, p. 2). Portanto, nada justifica a seletividade da acessibilidade encontrada nas cidades brasileiras, corroboradas pelos resultados dos estudos analisados.

Observa-se, conforme o estudo de Klein e Grigoletti (2021) e Barreto e Porto (2016), que algumas pessoas, dependendo da sua deficiência, têm suas necessidades mais atendidas que outras, sendo que o nível de limitação e o tipo ou grau de deficiência podem contribuir para que tenham maior mobilidade e acesso e, conseqüentemente, a possibilidade ou não de terem autonomia. Segundo a ONU (1993), dar mais autonomia e autoconfiança permitirá que as pessoas com deficiência aproveitem da melhor forma as oportunidades que possam estar ao seu alcance. Porém, para que isso se torne realidade, é necessário que a cidade seja acessível por inteiro, sem descontinuidades.

Considerações finais

Este estudo propôs identificar, a partir da literatura, os principais resultados de estudos sobre a acessibilidade em espaços públicos ou privados de uso público de municípios brasileiros. Evidencia-se que as situações de falta de acessibilidade se repetem e que as cidades em geral, continuam no seu papel colonial de dominação e exclusão das minorias, como por exemplo, as pessoas com deficiência e com limitações de mobilidade.

O descaso do poder público também ficou evidente, quando não cumpre sua função fiscalizadora e promotora de políticas de acessibilidade. Percebe-se que existem

morosidade e condição de descaso que acabam deixando as cidades à espera de obras e planos de acessibilidade. Apesar de importantes e animadoras, as intervenções buscando proporcionar acessibilidade ainda são focais e descontínuas em muitas cidades, deixando as pessoas com deficiência com a sensação de ainda estarem excluídas. É notório que as autoridades estão cientes da necessidade de promover a acessibilidade, porém, talvez pela pouca representatividade que acreditam que as pessoas com deficiência tenham, não buscam desenvolver ações concretas nesse sentido. Sem poderem circular e exercer sua cidadania, há uma invisibilização das pessoas com deficiência e cria-se assim o círculo vicioso da não-adaptação: as pessoas com deficiência não circulam nas cidades e nos estabelecimentos por falta de acessibilidade e estes, por sua vez, não realizam as adaptações pela falsa impressão de que não existe demanda, fazendo com que as pessoas com deficiência fiquem ainda mais restringidas ao espaço residencial ou de instituições. A acessibilidade deveria ser condição primária nas cidades, porém, anos após a implantação de medidas legais sobre o assunto, não se atingiu a acessibilidade universal, o que deveria motivar novas e criativas políticas públicas de incentivo e promoção de cidades acessíveis.

Também é evidente que existem bons exemplos de promoção da acessibilidade, principalmente em áreas centrais ou bairros mais nobres, o que corrobora com a visão colonial/moderna e capitalista e que acaba ocasionando conflitos territoriais e ambientais, distribuindo de forma injusta os riscos e inseguranças, onde a periferia fica com o ônus e o centro da cidade com o bônus e as benesses. É necessário que o bônus também seja socializado com as periferias, pois a cidade não termina na área central. É necessária a inclusão de forma democrática e ampla das periferias e de seus moradores na discussão crítica das cidades do futuro, para que estas sejam mais amigáveis e abertas ao verdadeiro exercício da cidadania.

A visão preconceituosa de parte da sociedade é uma realidade contundente que perpetua ainda mais as desigualdades, estas por sua vez, reflexos de séculos de domínio colonial territorial, de poder, do saber e do ser. O incentivo ao diálogo e à diversidade de ideias, a transdisciplinaridade e o reconhecimento das minorias como cidadãos de fato são condições necessárias para a evolução social. Porém, passa igualmente pela reformulação das relações econômicas e sociais do atual sistema-mundo baseado na produção de exclusão e conflito. As complexidades econômicas e políticas e as condições socioambientais precisam ser incorporadas de forma multidisciplinar ao urbanismo para que as cidades possam acompanhar as mudanças e se tornarem inclusivas para qualquer pessoa.

Este estudo limitou-se na análise de artigos de determinadas regiões brasileiras, não abrangendo pesquisas sobre a acessibilidade urbana na totalidade do país. O método de inclusão e exclusão dos trabalhos pode ter influenciado nos resultados apresentados, fato que, por sua vez, não é indicativo que inexistam estudos similares em todas as outras unidades da federação.

Para pesquisas posteriores, sugere-se a realização de comparativos entre a acessibilidade nas áreas centrais das cidades e suas periferias, corroborando ou não, a precarização da acessibilidade à medida que há o afastamento das regiões centrais. Sugere-se também a realização de estudos que avaliem a acessibilidade das cidades quando considerados os diferentes tipos de deficiências, já que cada uma tem suas especificidades que podem ser satisfeitas com mais ou menos obras e/ou tecnologias.

Referências

ALBERS, Christian, WOLFF, Bruna Ghesla, BARTH, Michele; RENNER, Jacinta Sidegum. Acessibilidade para Usuários de Cadeira de Rodas em Estabelecimentos Comerciais. *LICERE - Revista Do Programa De Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer*, v. 23, n. 1, p. 213-238, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.35699/1981-3171.2020.19726>

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf

BARBOSA, Adriana Silva. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 8, n. 1, p. 142-154, jan./abr. 2016a. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.008.001.AO03>

BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (org.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea: ITDP, 2016b. p. 57-80. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2004. 223 p.

BARRETO, Jorge Barbosa; PORTO, César Henrique de Queiroz. Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança no trânsito para população idosa em Montes Claros – MG. *Revista Cerrados (Unimontes)*, v. 14, n. 2, p. 229-245, 2016. Universidade Estadual de Montes Claros. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=576960996012>

BERTOLINO, Joselane Ramos Magalhães; MORAIS; Danilo Souza Dias de; BORTOLO, Carlos Alexandre de. Acessibilidade em bairro planejado de Montes Claros: estudo de caso no bairro residencial sul – Ipês. *Revista Percurso – NEMO*, v. 13, n. 1, p. 61-79, 2021. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/53654/751375152477>

BORGES, Rosângela Lopes; ECHELI, Adolfo Mejia. Acessibilidade arquitetônica em vias públicas de uma cidade turística. *Revista Educação, Artes e Inclusão*, v. 16, n. 4, p. 314-337, out/dez. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5965/198431781642020314>

BRANDÃO, Milena de Mesquita. Acessibilidade espacial para pessoas com deficiência visual: discussão e contribuições para NBR 9050/2004. 2011. 198 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina. 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/95787/297405.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

BRASIL. *Lei Federal nº 13.146*, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm

CALADO, Jane da Cunha; QUARESMA, Cristiano Capellani; RODRIGUES, Marilsa de Sá; CONTI, Diego de Melo; FURTADO, Dayana Brainer da Silva. Acessibilidade urbana e vulnerabilidade socioespacial: avaliação de aspectos físicos das calçadas dos distritos Jardim Ângela e Moema – São Paulo/SP-Brasil. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional - G&DR*, v. 15, n. 6, p. 308-322, nov. 2019. Disponível em:

<https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/5203/861>

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2011. 159 p.

CASTRO-GÓMEZ, Santiago. Ciências sociais, violência epistêmica e o problema da “invenção do outro”. In: LANDER, Edgardo (org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latinoamericanas*. Colección Sur Sur. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2005. p. 80-87. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/lander/pt/lander.html>

COSTA, Viviane de Souza Pinho. *Representações sociais da cadeira de rodas na lesão da medula espinhal: de equipamento indispensável à expressão de autonomia*. 2009. 133 f. Tese (Doutorado em Enfermagem Fundamental) – Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/22/22132/tde-14092009-163227/publico/VivianedeSouzaPinhoCosta.pdf>

CROTI, Geanderson Oeyke; FERREIRA, Walter Gonçalves. Avaliação da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida: um estudo na região central de Jaboticabal. *Research, Society and Development*, v. 9, n.1, p. 1-17, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v9i1.1815>

CRUZ, Vanessa Vianna; SILVA, Hilmar Ferreira da; PINTO, Elizete Gomes; FIGUEIREDO, Nêbia Maria Almeida de; SÉ, Aline Coutinho Sento; FERNANDES, Edicléia Mascarenhas; MACHADO, William César Alves. Barreiras de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida: revisão integrativa. *Research, Society and Development*, v. 9, n. 4, p. 1-28, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v9i4.3053>

GARCÉS, Fernando. Las políticas del conocimiento y la colonialidad lingüística y epistémica. In: CASTRO-GÓMEZ, Santiago; GROSGOUEL, Ramón (org.). *El giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá, Colômbia: Siglo del Hombre Editores; Universidad Central, Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos y Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar, 2007. p. 217-242. Disponível em: <http://www.ceapedi.com.ar/imagenes/biblioteca/libreria/147.pdf>

GOFFMAN, Erving. *Estigma: Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan; 2013. 158 p.

GONÇALVES, Geisa Candida da Silva; MOURA, Gerusa Gonçalves. Planejamento urbano e acessibilidade para o idoso na cidade de Ituiutaba, MG - algumas reflexões interdisciplinares. *Revista Kairós-Gerontologia*, v. 21, n. 4, p. 457-480, 2018. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.23925/2176-901X.2018v21i4p457-480>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo demográfico 2010: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência*. IBGE: Rio de Janeiro, 2012. 215 p. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf

KLEIN, Pâmela; GRIGOLETTI, Giane de Campos. Acessibilidade espacial de deficientes físicos, visuais e idosos em parque público. *Pesquisa em Arquitetura e Construção*, v. 12, n. 0, 2021. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20396/parc.v12i00.8660648>

KUYVEN, Tainara; OLIVEIRA, Tarcísio Dorn de; CHAGAS, Daniel Hedlund Soares das; SCHORN, Raissa Castro; ZAMIN, Tatiane Vanessa. Os direitos humanos nos espaços públicos de vivência: um olhar para a Praça dos Imigrantes de Ijuí-RS. *Colóquio – Revista do Desenvolvimento Regional*, v. 18, n. 2, p. 193-209, abr./jun. 2021. Disponível em: <https://seer.faccat.br/index.php/coloquio/article/view/2032>

LEITE, Angela Roberta Lucas; CÂMARA, Rosélis Barbosa; SILVA, Yasmin Alessandra Lima da. Acessibilidade e Turismo no Centro Histórico de São Luís (Maranhão, Brasil). *Revista Turismo e Sociedade*, v. 13, n. 3, p. 1-21, set./dez. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/ts.v13i3.72910>

LEITE, Carlos. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Bookman: Porto Alegre, 2012.

LUIZ, Assis dos Santos; SILVA, Osni Oliveira Norberto da. O direito ao lazer para pessoas com deficiência em Mirangaba-BA: análise da estrutura dos equipamentos municipais. *Revista Inclusiones*, v. 4, p. 136-146, jul./set. 2017. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7953833>

MACHADO, Mariza Helena; LIMA, Josiane Palma. Avaliação multicritério da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida: um estudo na região central de Itajubá (MG). *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 7, n. 3, p. 368-382, set./dez. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.003.AO08>

MACHADO, Mariza Helena; LIMA, Josiane Palma. Avaliação da acessibilidade pela perspectiva da pessoa com mobilidade reduzida. *Revista Tecnologia e Sociedade*, v. 13, n. 29, p. 1-21, set./dez. 2017. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rts/article/view/5548>

MAGALHÃES, Bianca dos Santos; SCHUELER, Adriana Soares de. Turismo na cidade do Rio de Janeiro e a motivação neoliberal no desenvolvimento da acessibilidade universal. *Turismo e Sociedade*, v. 13, n. 2, p. 107-125, mai./ago. 2020. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/turismo/article/view/69515>

MENDES, Karina Dal Sasso; SILVEIRA, Renata Cristina de Campos Pereira; GALVÃO, Cristina Maria. Revisão integrativa: método de pesquisa para a incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. *Texto Contexto Enferm.*, v. 17, n. 4, p. 758-64, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/tce/v17n4/18.pdf>

MERLINSKY, Gabriela. Los movimientos de justicia ambiental y la defensa de lo común en América Latina. Cinco tesis en elaboración. In: ALIMONDA, Héctor; PÉREZ, Catalina Toro; MARTÍN, Facundo (org.). *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2017. p. 241-264. Disponível em: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2020/05/documento-sin-tc3adtulo.pdf>

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SOUZA, Edinilsa Ramos; CONSTANTINO, Patrícia; SANTOS, Nilton César. Métodos, técnicas e relações em triangulação. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza; ASSIS, Simone Gonçalves; SOUZA, Edinilsa Ramos (org.) *Avaliação por triangulação de métodos: abordagem de programas sociais*. Rio de Janeiro, RJ: Fiocruz, 2005. p. 71-103.

NETO, Carlos Augusto Alperstedt; ROLT, Carlos Roberto de; ALPERSTEDT, Graziela Dias. Acessibilidade e Tecnologia na Construção da Cidade Inteligente. *Rev. Adm.*

Contemp., v. 22, n. 2, p. 291-310, mar./abr. 2018. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-7849rac2018170295>

OLIVEIRA, Lorena Cristina Pinheiro; OPPLIGER, Emília Alíbio. Turismo de inclusão social: as condições de acessibilidade no Parque das Nações Indígenas, Campo Grande – MS (Brasil). *Turismo & Sociedade*, v. 10, n. 3, p. 1-22, set./dez. 2017. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/turismo/article/view/54281>

OLIVEIRA, Josildete Pereira de; FRANZEN, Letícia Indart; VARELLA, Bruna Górski. Acessibilidade como critério de qualidade do espaço turístico: estudo de caso da área central de Balneário Camboriú-SC. *Revista Turismo - Visão e Ação*, v. 18, n. 3, p. 660-689, set./dez. 2016. Disponível em: DOI: 10.14210/rtva.v18n2.p660-689

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). *Normas para Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência da ONU*. 1993. Disponível em: <https://www.ufpb.br/lacesse/contents/documentos/legislacao-internacional/normas-para-equiparacao-de-oportunidades-para-pessoas-com-deficiencia-onu-1993.pdf>

PAIS, Carina Alexandra Capela. *A colmatação estruturante: conceito instrumental para o ordenamento da cidade*. 2017. 388 f. Tese (Doutorado) - Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: http://www.ordenaracidade.pt/site/assets/files/2849/a_colmatacao_estruturante.pdf

PAULA, Carla de Fátima Nascimento Queiros de; ROSSI, Tânia Maria de Freitas. Acessibilidade e sociedade no sentido pleno: um estudo sobre a Praça Raimundo de Araújo Melo em Luziânia-GO. *Humanidades & Tecnologia em Revista*, v. 15, a. XIII, p. 197-220, jan./dez. 2019. Disponível em: http://revistas.icesp.br/index.php/FINOM_Humanidade_Tecnologia/article/view/567

PIMENTEL, Susana Couto; PIMENTEL, Mariana Couto. Acessibilidade para inclusão da pessoa com deficiência: sobre o que estamos falando? *Revista FAEBA – Educação e Contemporaneidade*, v. 26, n. 50, p. 91-103, set./dez. 2017. Disponível em: <https://revistas.uneb.br/index.php/faeaba/article/download/4265/2662/>

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Lucha por la tierra. In: ALIMONDA, Héctor; PÉREZ, Catalina Toro; MARTÍN, Facundo (org.). *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2017. p. 53-78. Disponível em: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2020/05/documento-sin-tc3adtulo.pdf>

PRODANOV, Cléber Cristiano; FREITAS, Ernani César de. *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. 276 p.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latinoamericanas*. Colección Sur Sur. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2005. p. 107-126. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/lander/pt/lander.html>

RAMA, Ángel. *A cidade das letras*. Brasília: Editora Brasiliense AS, 1985. 156 p.

RÉGIS, Tamara de Castro; NOGUEIRA, Ruth Emília. Do direito à cidade ao direito à acessibilidade: análise da acessibilidade em locais de serviços e lazer no centro de

Florianópolis/SC. *Geosul*, v. 36, n. 78, p. 64-85, jan./abr. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2021.e50294>

RODRIGUES, Luciana; CHEIBUB, Bernardo Lazary. Acessível ou Não? Eis a Questão! Analisando a acessibilidade do Centro Histórico da cidade turística de Paraty (RJ). *Revista Turismo em Análise*, v. 31, n. 2, p. 358-380, maio/ago. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p358-380>

SANTOS, Saulo Ribeiro dos; NETO, Valério Rodrigues de Souza; PEREIRA, Luciano Rodrigo Silva; GÂNDARA, José Manoel Gonçalves; SILVA, Saulo Rondinelle Xavier da. Destino Turístico Inteligente: Acessibilidade no Centro Histórico de São Luís – Maranhão, um estudo sobre a Reputação Online no TripAdvisor. *Marketing & Tourism Review*, v. 1, n. 2, p. 1-27, 2016. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/mtr/article/view/3843>

SANTIAGO, Milson Betancourt. Colonialidad territorial y conflictividad en Abya Yala / América Latina. In: ALIMONDA, Héctor; PÉREZ, Catalina Toro; MARTÍN, Facundo (org.). *Ecología política latinoamericana: pensamiento crítico, diferencia latinoamericana y rearticulación epistémica*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2017. p. 303-352. Disponível em: <https://horizontescomunitarios.files.wordpress.com/2020/05/documento-sin-tc3adtulo.pdf>

SASSAKI, Romeu Kazumi. *Inclusão: construindo uma sociedade para todos*. 5. ed. Rio de Janeiro, RJ: WVA, 2003. 176 p.

SCHMIDT, João Pedro. Para estudar políticas públicas: aspectos conceituais, metodológicos e abordagens teóricas. *Revista do Direito*, v. 3, n. 56, p. 119-149, set./dez. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.17058/rdunisc.v3i56.12688>

SOUZA, Josimar dos Reis de; MELO, Cristiane Aparecida Silva Moura de. O estudo da evolução da acessibilidade e mobilidade enquanto fator fundametal de inclusão no processo de urbanização contemporâneo. *Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista*, v. 12, n. 04, p. 109-124, 2016. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/forum_ambiental/article/view/1461

O CORPO SENSÍVEL NO CENTRO DE CUIABÁ/MT

Relatos de um caminhar cartográfico

*THE SENSITIVE BODY IN CUIABÁ-MT CENTER
reports of a cartographic walk*

*Kellen Melo Dorileo Louzich¹,
Fernando Perinazzo Rambo² e Evandro Fiorin³*

Resumo

A compreensão sensível da cidade pode ser possível na microescala, caminhando pelas ruas, vielas, em meio a sua arquitetura, fazendo despertar o olfato, provando comidas, tateando as fachadas, aguçando a audição frente à urbanização. Desta maneira, nesta experiência que propomos aqui, a modalidade de pesquisa do caminhar de Francesco Careri se alia ao método da cartografia, para construir sensibilidades de um fazer para saber mais sobre o centro da cidade de Cuiabá. Assim, nosso objetivo é trabalhar o caminhar como prática estética somado à cartografia subjetiva, com a finalidade de experienciar os espaços urbanos cuiabanos. De tal sorte, nos lançamos nos meandros do centro histórico de Cuiabá – uma cidade com mais de 300 anos, cheia de histórias –, vivenciada agora pelos relatos das experiências subjetivas que desvelamos por um caminhar cartográfico.

Palavras-chave: centro histórico, corpo, caminhar, cartografia, Cuiabá.

Abstract

A sensitive understanding of the city can be possible at the microscale, walking through the streets, alleys, amid its architecture, awakening the sense of smell, tasting food, feeling the facades, sharpening the hearing in the face of urbanization. In this way, in this experience that we propose here, Francesco Careri's walking research modality is allied to the cartography method, to build sensibilities of a doing to know more about the city center of Cuiabá. Thus, our objective is to work on walking as an aesthetic practice added to subjective cartography, in order to experience the urban spaces of Cuiabá. In such a way, we launched ourselves into the intricacies of the historic center of Cuiabá – a city with more than 300 years, full of stories –, now lived through the reports of subjective experiences that we unveil through a cartographic walk.

Keywords: historic center, walking, cartography, Cuiabá.

1 Artista plástica, arquiteta e urbanista (Fau UFMT, 2018), mestre em arquitetura e urbanismo pelo Programas de Pós-Graduação PósArq (UFSC, 2021). Pesquisadora colaboradora do Laboratório tecnologia e Conforto Ambiental desde 2015 (LATECA-UFMT) e do Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem (UFSC).

2 Estudante do 9º semestre da faculdade de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal de Mato Grosso (Fau UFMT). Pesquisador colaborador do Laboratório de fabricação digital (Lab.au/fablab) desde 2017, desta mesma universidade.

3 Arquiteto e urbanista (Faac Unesp, 1998), mestre (IAU USP, 2003), doutor (FAU USP, 2009), pós-doutor (Faup, 2014-2015), Professor dos Programas de Pós-Graduação PósArq UFSC e PPGAU Unesp. Professor da UFSC e Líder do Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem (UFSC).

Introdução

Este trabalho tem por objetivo produzir uma experiência a partir do caminhar como modalidade de pesquisa, aliando-o ao método da cartografia, tentando compreender um pouco mais sobre as questões ligadas à prática do caminhar descrita pelo arquiteto italiano Francesco Careri e a construção de uma cartografia subjetiva do espaço delimitada por Rolnik. Pautados nessa questão, realizaram-se idas a campo visando experienciar ambas possibilidades de pesquisa em uma cidade brasileira. Foram realizados diversos trajetos em uma mesma localidade. Em cada uma das distintas imersões tivemos diferentes abordagens sensoriais. As informações coletadas foram compiladas em mapas individuais e depois condensadas e analisadas em uma única cartografia, de modo a fazer-ver parte das experiências que vivenciamos e alguns rebatimentos dos trabalhos dos referidos autores, além da nossa própria subjetividade.

É importante discorrer sobre as motivações da escolha do lugar: a primeira delas é a aproximação da maioria dos autores com a capital do Mato Grosso. Além disso, Cuiabá, ora denominada “A Vila Real do Bom Jesus de Cuiabá (FIORIN et. al., 2022, p. 85)” fazia parte do conjunto de vilas fundadas pela Coroa Portuguesa no século XVIII e, portanto, mantém uma construção diversa do espaço, devido a sua historicidade. Ademais, desde os primórdios, o seu processo de ocupação, bem como, a sua consolidação espacial, foram ditados por questões econômicas, interesses pela posse territorial e marcados pela segregação socioespacial, sendo assim, comparece para nós como um espaço rico em forças e estímulos. Dessa maneira, a configuração urbana resultante no centro histórico da cidade é extremamente pulsante, sendo um lugar bastante propício para diversas incursões.

Para melhor descrever este trabalho, o dividimos aqui em três abordagens. A primeira trata da metodologia do fazer para saber – em um processo de vivência do espaço urbano. Nele trabalhamos os conceitos de Careri (2013; 2017) e de Rolnik (2016). O segundo, diz respeito ao caminhar e à cartografia propriamente ditos, ou seja, o fazer para saber em campo. O terceiro é uma análise posterior, tendo em vista o caso de Cuiabá e suas reverberações nas modalidades estudadas, traçando algumas considerações.

O caminhar

A estratégia do caminhar como prática estética (CARERI, 2013) é uma modalidade de pesquisa que possibilita um encontro com o passado e o presente. O que restou do antigo centro histórico, suas imagens e imaginários, em que pese a descoberta do novo, das ruínas e do próprio desaparecimento de algumas camadas de tempo, mas também dos processos de modernização.

Caminhando pelo território saímos em busca de novas descobertas, de forma a identificar as camadas, que Careri (2017) trata como “ilhas de um arquipélago, cujo mar é um grande vazio informe”. Entretanto, como poderíamos conhecer cada detalhe, cada meandro desta ilha e, até mesmo deste arquipélago, se não nos perdêssemos nesses espaços, pois “quem perde tempo, ganha espaço (CARERI, 2017, p. 106)”.

A cidade vai sendo desvelada pelos nossos corpos, a cada passo, a cada olhar, a cada cheiro, a cada som e a cada toque vamos identificando e resignificando os lugares por onde passamos. “Um trajeto por si só é polissêmico e, assim, podemos nos deixar vagar pela errância do corpo e dos nossos sentidos, quase que indefinidamente, até onde os nossos pés nos fizerem chegar (FIORIN, 2020, p. 11)”.

No caminhar “[...] a meta deve ser sempre apenas uma hipótese, um projeto [...]. A exploração não necessita de metas, mas de tempo a ser perdido. Haja então desvios, mudanças de rumo, paradas para falar com o dono da casa [...] (CARERI, 2017, p. 107)”, paradas para sentar-se no banco da praça e observar, momentos para conversar e desenhar, enfim, encontrar o outro. Caminhar segundo Careri:

[...] tornou-se o instrumento estético e científico que permite reconstruir o mapa em devir das transformações em curso, uma ação cognitiva, capaz de acolher inclusive aquelas amnésias mapas mentais porque não as reconhecemos como cidade (CARERI, 2017, p. 101 e 102).

O caminhar e a cartografia

Cada ação cognitiva constrói uma cartografia. Um método de pesquisa que consiste em “acompanhar processos, e não na representação de objetos (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 53)”, seu objetivo é “desenhar rede de forças (estímulos) (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 57)” à qual o corpo se encontra conectado. “[...] é através desse corpo, associado ao uso molar de seus olhos (de seu corpo sensível), que procura captar o estado das coisas, seu clima, e para eles criar sentido (ROLNIK, 2016, p. 71)” e, assim, produzir, portanto, múltiplos pontos de vista, ou uma cartografia do lugar, uma cartografia dos afetos, ou seja, cartografias subjetivas.

Adentrando um território desconhecido (ou não), o cartógrafo se aproxima de um campo de estudo como um estrangeiro (SIMMEL, 1983). O cartógrafo-pesquisador é aquele que visita um território que não habita. “O território vai sendo explorado por olhares, escutas, pela sensibilidade aos odores, gestos e ritmos (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 61)”. Ele se lança em um mar de descobertas e se deixa ser afetado por elas.

Sendo tarefa do cartógrafo dar língua para afetos que pedem passagem, dele se espera basicamente que esteja mergulhado nas intensidades de seu tempo e que, atento às linguagens que encontra, devore as que lhe pertencerem elementos possíveis para a composição das cartografias que se fazem necessárias. O cartógrafo é, antes de tudo, um antropólogo (ROLNIK, 2016, p. 23).

Sendo assim, as caminhadas são uma espécie de tática antropofágica. Elas foram feitas para dar sentido a esta pesquisa. São o meio que nutre as informações contidas nos mapas e que foram descritos ao longo de todo este trabalho. Esta pesquisa iniciou-se em 2019, mas o mergulho no território começou muito antes. Cada ida a campo busca desvendar um pouco mais de Cuiabá; procurando entender como os tempos estão fragmentados na cidade; como a paisagem conta a sua história; como ao longo do tempo as transformações foram modificando o seu desenho. Nesse sentido, andar a pé, novamente, pelos antigos caminhos que fazíamos desde criança produz, também, novos traços na paisagem.

Traçados que tem como estratégia metodológica um olhar semiótico descrito por Ferrara (2000) sentindo os cheiros, provando comidas, aguçando a audição frente à urbanização, à publicidade; com olhar atento a tudo (à comunicação visual, à sinalização), de modo a capacitar nosso corpo a tatear cada lugar e manter novas relações com os indivíduos. O caminhar como prática estética é sustentado pelo método da cartografia, ou seja, de um fazer para saber. Assim, nos enredamos em um labirinto que vai desvendando os sentidos do espaço. E já não há mais um olhar atomizado, daquele que planifica o território de maneira totalitária.

Buscamos pelo ponto de vista múltiplo, despertar os cinco sentidos da arquitetura, ao invés dos antigos cinco pontos determinados pelo ideário moderno. Esse sentimento deriva da experiência, da vivência, do deixar-se levar. É sempre um caminho labiríntico, pois não tem começo nem fim. Nele, estamos sempre “em movimento (DERRIDA, 2008)”; e, justamente desse caminho tortuoso podem surgir novos desejos, os sentidos plurais de cidade que poderiam caracterizar uma outra compreensão para essa arquitetura. Ou melhor dizendo, a capacidade do arquiteto de exercitar a subjetividade e dar vazão à subjetividade dos Outros.

	Careri	Rolnik
O encontro	Encontro com o passado e o presente.	Encontro com o Outro.
O movimento	Façam-se desvios, mudanças de rumo, mas sem metas a serem seguidas.	“[...] apreender o movimento que surge da tensão fecunda entre fluxo e representação: fluxo de intensidades escapando do plano de organização de territórios, desorientando suas cartografias, desestabilizando suas representações, [...] dando-lhes sentido (ROLNIK, 2016, p. 67)”.
Caminhando	Caminhando reconstruímos os arquipélagos que antes eram vazios ou amnésias urbanas para nós.	Caminhando captamos o estado das coisas, usamos do corpo (sensível) para criarmos cartografias subjetivas.
O medo	O caminhar é (em muitos locais) um “fenômeno antiparipatético e antiurbano (CARERI, 2013, p.170)”, pois o caminhar na América do Sul, “significa enfrentar muitos medos (CARERI, 2013, p. 170)”.	O “[...] feeling que varia inteiramente em função de cada singularidade de cada situação, inclusive do limite de tolerância do próprio corpo vibrátil que está avaliando, em relação à situação que ele avalia. [...] é só nunca esquecer de considerar esse limiar (ROLNIK, 2016, p. 69)”.
O mergulho	Quem perde tempo, ganha espaço.	Mergulhamos na geografia dos afetos e inventamos pontes para fazer suas travessias.

Tabela 1 - comparativo entre as teorias de Careri (2013; 2017) e Rolnik (2016). Fonte: Autores (2022).

Caminhando de olhos vendados

Combinei com dois colegas da arquitetura de me ajudarem nessa caminhada, pois eu estaria vendada e precisaria ser conduzida. Marcamos de nos encontrar na Praça da República (figura 1-A) ou Praça da Sé, como era chamada antigamente. Era após o almoço, lá pelas duas e meia da tarde. Antes de colocar a venda, expliquei como era o “caminhar e parar”, ou seja, era importante eu sentir os espaços, seus cheiros, formas e sons.

Me vendei e, então, meu amigo tomou meu braço e começamos a andar; ele me avisava dos degraus, mas percebi que os degraus eram com alturas diferentes, um menor que o outro, dando a sensação de cair em um buraco. Segundo meu amigo as pessoas na praça me olhavam com cara de espanto, sem entender o que estava se passando. Andei e, mais degraus, agora para descer e ir para a rua. Senti o cheiro de laranja e de fritura, estava na Feira do Artesanato, uma rua cheia de barracas, entre o Palácio da Instrução e a Catedral. Lá vende diversas coisas, mas o mais conhecido é o pastel e o suco de laranja.

Caminhei. Meus amigos diziam que as pessoas me olhavam com um olhar curioso. Senti cheiro de mato, de planta. Eram ervas, temperos (figura 1-B). Não sabia que tinha uma barraca dessas coisas naquele lugar. Percebi que o pavimento mudou, perguntei aos meus amigos se estávamos saindo da feira, eles disseram que sim. Então senti o sol, o calor. Realmente estava saindo da feira, pois esta é coberta e fresca. Desci um degrau. E meu amigo disse que teríamos que andar mais rápido. Eu perguntei por quê? Ele disse que o sinal abriu. Então saímos andando rápido, pois o sinal tem um tempo curto.

Na hora que chegamos do outro lado, percebi outra mudança de pavimentação. Até agora andei por cinco lugares diferentes (Praça da República, rua, Feira do Artesanato, fundos da Catedral, rua e Praça Alencastro) e cada um com uma pavimentação diferente (Pedra Portuguesa, Asfalto, Cimento, Asfalto e piso liso). Três espaços públicos e nenhuma linguagem na pavimentação que pudesse auxiliar as pessoas, porventura deficientes visuais, na percepção sensorial do caminhar pelos espaços.

Mais e mais pessoas olham para você com um olhar de curiosidade, dizia meu amigo. Percebi que estava na Praça Alencastro, porque o Chafariz (figura 1-C) estava ligado e o esguichar das águas fazia barulho. Das vezes que fui à praça, poucas vezes encontrei o chafariz ligado. O sol não parecia tão forte naquele momento, pois os prédios faziam sombra no local, porém, em alguns pontos inesperados ele aparecia, no entremeio de dois prédios.

Mais pessoas estavam me olhando com aquele olhar de estranhamento, uma delas veio falar com minha amiga, perguntando o que tinha me acontecido. Imaginando que eu via com a minha mente. Não consigo imaginar como isso é possível. Ver com a mente? Mas minha amiga disse que era apenas um estudo urbano que eu estava fazendo.

Subi, subi e subi, três degraus. Estes estavam com alturas iguais. Logo depois desci uma rampa, meu amigo fez eu dar a volta no Coreto (figura 1-D). Ele disse que é para testar a acessibilidade do local. Então senti o sol novamente. Mais pessoas me olhando. Andei e a pavimentação mudou novamente, agora estava andando pelo asfalto.

Atravessei a rua e a pavimentação mudou, eram os blocos intertravados. Nesta hora minha colega voltou. Disse que uma senhora havia parado ela para perguntar se eu era realmente cega e estava passando por um processo de adaptação. Devido à pavimentação e ao trajeto que eles fizeram, eu soube que estávamos descendo a Travessa Cândido Mariano (figura 1-E) e indo em direção à Rua Ricardo Franco (a rua do meio).

Então senti um cheiro de creolina (um produto de limpeza que meu pai usava para limpar o canil dos nossos cachorros), mas o que era mais estranho, é que o cheiro vinha de uma loja de roupa e de um salão de beleza, possivelmente para mascarar o cheiro de urina. Segui andando. Meus amigos tentaram me fazer sentir a diferença do calor, através do mormaço, mas eu só sentia se era sombra ou no sol.



Figura 1 - Cartografia do caminhar de olhos vendados pelo centro histórico de Cuiabá. Fonte: Autores, 2022.

Andei, e percebi que estávamos em frente ao restaurante, numa bifurcação entre a Travessa vinte e um e a Rua Ricardo Franco, ou como antigamente era chamada a Rua do Meio. Como eu soube? Pela diferença de pavimentação! Meu amigo me fez mais uma vez descer, andar pela rua e a única via que pega tanto sol nesta hora é neste trecho, pois devido a bifurcação a edificação não consegue fazer sombra sobre a outra do lado de lá da rua.

Identifiquei que o meu amigo estava me conduzindo pela rua Ricardo Franco devido ao cheiro do restaurante (na verdade eram dois) e pela pavimentação da calçada. Neste trecho de acesso ao restaurante tem degraus e rampa. Andei. E mais uma vez desci da calçada para a rua. Andei. Parei e perguntei: se estávamos chegando na Rua Voluntários da Pátria: Eles confirmaram! Então perguntaram: como eu sabia? Respondi: pelo barulho dos carros.

Subimos na calçada e eu comecei a tatear a edificação (figura 1-F), sabia que ela era o MISC – Museu de Imagem e Som de Cuiabá. Esta edificação tem uma janela circular que fazia ventilação do porão (utilizado em Cuiabá para nivelar a edificação ao terreno), e acima havia a sacada. Contornamos a edificação pela calçada, e fomos para a Rua Sete de Setembro. Sabia que não podíamos andar mais pela calçada, pois a edificação do lado estava com tapumes na frente (figura 1-G), era a Gráfica Pepe, e sua fachada havia ruído sobre a via. Então, descemos para a rua. Pavimentação de Pedra Cristal. Esta é a pedra utilizada para realizar a pavimentação das ruas de Cuiabá antes da chegada dos automóveis na cidade.

Fomos para a calçada do outro lado da rua. Senti o cheiro de tinta e madeira queimada, era da loja ao lado que os senhores fazem artesanato com Formica e MDF. Andei. Andei. Andei pela rua. Subi. Andei. Pessoas me olhando achando estranho. Andei. E um som, ouvi um mensageiro dos ventos (aquelas esculturas que ao bater um vento sai um som). Mais uma coisa que não sabia que vendia no centro. Andei. Então senti cheiro de pastel. Era da lanchonete que estava ao meu lado. Andamos mais um pouco e nos sentamos no banco da Praça Caetano de Albuquerque para beber uma água e descansar. Perguntaram-me se eu queria continuar. Eu disse que sim. Então levantamos e começamos a andar.

Nesta hora me perdi completamente do meu trajeto, não sabia por onde andava, tentava identificar os cheiros, mas não havia. Achava que estava em um lugar, mas estava em outro. A todo momento meu cérebro tentava me localizar espacialmente. Estava perdida. Andava e não me encontrava. Tirei a venda e meus amigos me contaram o trajeto que tinha feito. Nesse momento a cidade começou, de fato, a parecer o que era. Os meus cinco sentidos estavam mais aguçados para a arquitetura.

Caminhar para saborear

Com a modernidade, as ruas de pedra e as calçadas estreitas foram sendo vistas como obsoletas. Hábitos foram sendo transformados, novas necessidades no dia a dia começaram a fazer parte da vida moderna, por exemplo: a cozinha dentro das casas. Ou se demolia tudo e se construía uma nova casa, ou mudava-se para um outro bairro. Assim, muitos imóveis foram sendo desocupados e outros ainda permanecem sem uso.

Apesar do elevado número de imóveis em desuso, o centro histórico de Cuiabá ainda tem ruas que apresentam hábitos remanescentes do passado, como sentar-se na calçada nos fins de tarde para observar a movimentação nas ruas (figura 2-A); deixar a porta aberta, pois o visitante poderá chegar e bater palma e o som será propagado até o fundo da casa (figura 2-B); reunir-se aos fins de tarde com os compadres no bar para beber uma cervejinha, beliscar uns petiscos e prosear (forma de dizer em Cuiabá, que significa tomar cerveja, comer petisco e conversar, respectivamente). Estes hábitos são mais frequentes na Rua do Meio (atual Rua Ricardo Franco); nas proximidades da Igreja do Rosário e São Benedito; e na Praça da Mandioca (figura 2-C).

A Rua do Meio é a rua do centro histórico mais diversa, que nos surpreende a cada ida a campo. No meio da tarde de um domingo (figura 2-D), me deparei com uma mesa posta, geladeira, pratos limpos e muitas cadeiras no meio da rua, mas não encontrei ninguém na via. Seria um almoço, lanche da tarde, ou estavam se preparando para o jantar? Para quem? Não soube dizer, não havia ninguém na rua para que eu pudesse indagar, e todas as portas estavam fechadas. No passado, esta rua não existia; era os fundos dos quintais. Somente em 1776, a Rua do Meio passa a existir, com a finalidade de circulação dos corpos negros para a retirada dos dejetos e o abastecimento de

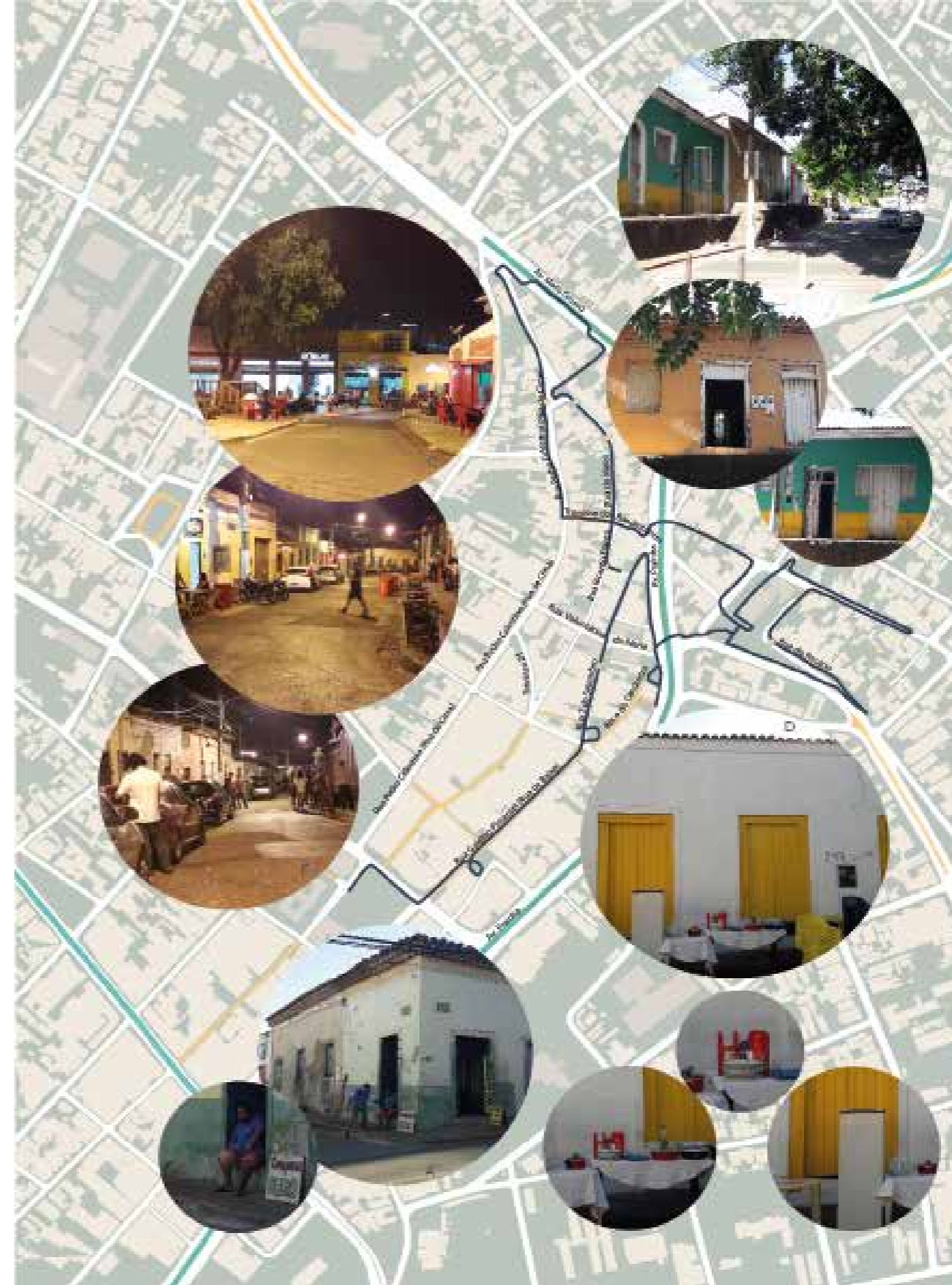


Figura 2 - Cartografia do caminhar para saborear. Fonte: Autores, 2022.

águas para as residências. Por isso, a Rua do Meio foi denominada de Rua das Pretas. Outrossim, a rua Voluntários da Pátria, que também era segregada, foi chamada de Rua da Alegria. Esta recebeu esse apelido por conta do “intenso fluxo de escravizados que circulavam por ali fazendo os seus trabalhos cantando (SILGUEIRO, 2019, p. 96)”.

A Praça da Mandioca já foi o ponto mais badalado da cidade. Há pouco tempo atrás, nos finais de semana, a rua ficava tão cheia de corpos que não havia espaço livre na via para circular. Hoje não há mais tantos frequentadores, contudo continua sendo um dos lugares mais múltiplos da cidade, a cada período do dia é frequentado por um

público diferente. No fim das tardes (nos fins de semana), é habitado pelos senhores e senhoras (este em menor número) sentados na praça defronte aos bares. Neste horário, a maioria desses estabelecimentos estão se preparando para abrir e, apenas dois ou três estão funcionando. Ao cair da noite: os jovens começam a aparecer (figura 2-E), outros bares abrem e por volta das nove ou dez da noite todos os bares estão de portas abertas.

Percebemos que há dois tipos de públicos jovens que frequentam os bares da Mandioca: um deles prefere sentar-se e ser atendido nas mesas, estes ficam logo no início da curva da Rua do Meio; o outro tipo prefere se reunir mais abaixo da rua, próximo à Travessa dos Bandeirantes – ficam de pé em forma de roda, quando sentam-se é no meio fio ou nas calçadas. Não há garçons, os frequentadores vão até o bar e compram suas bebidas. Este é um público jovem mais alternativo.

Numa das primeiras visitas (em meados de 2017) um dos proprietários, o senhor Araújo, me contou uma história sobre a Mandioca. Ele havia organizado o primeiro carnaval da Mandioca, desde o ano 2007, que perdurou por mais cinco anos. No início, ele ficou bem calado, mas um dos seus clientes falou com muita alegria sobre aquela época. Seu Araújo nos mostrou o álbum do Carnaval. Na foto, todos estavam alegres e fantasiados como em um desfile de escola de samba. O evento chegava a ter mais de 500 pessoas. Indagamos por que tinha parado com a organização, ele disse que dava muito trabalho e já estava cansado, que a idade estava chegando. O Carnaval é o lugar de inversão. Na carnavalização do espaço público o lugar se torna, de fato, publicizado.

Vale ressaltar que, tanto a rua do Meio quanto a região da mandioca estão em lugares que, atualmente, são denominados de Baixo Centro: “[...] o significante “baixo” torna-se metáfora de seus frequentadores. Para além de um espaço físico, “o Beco do Candeeiro” é uma região moral. A segregação que emerge da região moral não é realizada somente pelos grupos envolvidos (SILGUEIRO, 2019, p. 97)”. A vila era mapeada imageticamente por fronteiras e limites incluindo não somente as ruas, mas também as localizações das edificações e de quem as habitava e, por onde era feita a circulação. Assim, se mantém a segregação espacial que perdura desde o período colonial.

Caminhar para tatear

Numa tarde nublada com o céu acinzentado, começo minha caminhada e me deparo com edificações modernas com mais de 20 pavimentos, na Rua Barão de Melgaço. Desço a Rua Dom Bosco, e viro na Rua Joaquim Murtinho, uma via bastante diversificada em relação aos comércios, que vão desde bares, salão de beleza, lojas de utensílios domésticos e algumas edificações de porta e janelas, até outras mais modernas no meio do lote. Este local não faz parte do perímetro tombado do centro histórico, mas há edificações antigas. Percebo que ao me aproximar da área recortada pelo tombamento o gabarito das edificações vai diminuindo e o número de edificações verticais vai se rarefazendo.

Chegando próximo à Avenida Isaac Póvoas avista-se uma das entradas do Mercado Público Miguel Sutil. Esta é tão larga que passa um carro e ainda sobra espaço. Todos os imóveis que dão para a rua têm um acesso para o interior do mercado. Atravesso a Av. Isaac Povoas e já estou na área de entorno do centro histórico. Seguindo em direção à Avenida Getúlio Vargas, chegando próximo a Travessa João Dias, me deparei com uma interrupção na calçada; havia tapumes por causa da queda da fachada de uma edificação. Tive a impressão daquilo já estar ali há muito tempo, pois dentro da



Figura 3 - Cartografia do caminhar para experienciar e descobrir. Fonte: Autores, 2022.

edificação antiga, existia muita vegetação rasteira, visível sobre o tapume. Toquei-o. Segui pela Travessa em direção à Avenida Tenente Coronel Duarte (Av. da Prainha), parei em frente à edificação do Tesouro do Estado, mas não era sua frente e sim os fundos – fiquei confusa – as duas fachadas são praticamente idênticas, tendo apenas algumas diferenças. Os fundos não têm escrito: “Tesouro do Estado” e as Pinhas da frente (figura 3-A) são diferentes das Pinhas do fundo (figura 3-B) – estas de aparência mais oval.

Subi e adentrei a Rua Antônio Maria Coelho, em sentido a Av. Getúlio Vargas. Parei na Praça da República (figura 3-C) e fui olhar as estátuas. Eram meninos e a praça apresenta quatro dessas, se é que são todos meninos, talvez, uma delas era uma menina. Cada figura está com elementos em suas mãos e nos seus pés, sendo que, o mais curioso é que cada menino está orientado para uma ponta da rosa dos ventos.

O menino do Norte está com uma uva e uma folha de videira na mão e atrás dele tem um barril no chão. O menino do Sul, está com duas peças que não consegui identificar, parecia uma flor, ou um barril todo trabalhado com movimentos ondulados. O menino do Leste (figura 3-D) estava com uma borboleta nas mãos e com a outra estava tocando a cabeça de uma ave, do outro lado estava um peixe. O menino (que acho que é menina) do Oeste (figura 3-E) estava escorado em um tipo de tronco. Com uma das mãos estava segurando o cabelo, e a escultura mostra um movimento curioso com o cabelo, dando a impressão que o vento estava batendo. Curioso, mas me parece proposital, porque os ventos dominantes da região vêm do sentido Noroeste. Também senti o vento tocar o meu rosto e indaguei se os objetos que os outros meninos estavam segurando também tinham relação com as suas localizações, tal como identifiquei no menino do Oeste. Talvez sim.

Na parte central da praça nota-se mosaicos de pedras portuguesas como pavimentação. Além dos meninos demarcarem claramente uma rosa dos ventos, a parte central da praça (figura 3) tem triângulos de pedras vermelhas apontando para os sentidos NO, NE, SO, SE. Porém saindo da praça tem umas estrelas de cinco pontas e não quatro. Sem sentido ou proposital? Não sei! Três dessas pontas estão no sentido da entrada na praça e as outras duas, estão no sentido da rua.

Na praça, também, tem outra escultura: a da Deusa da Justiça (figura 3-F). Ela está vendada e sentada em cima de uma caixa, que mostra uma grade atrás (a caixa, vista por trás da Deusa) com duas mãos passando pela grade (figura 3-G), simbolizando uma cela de prisão. A Deusa, em uma das mãos segura uma balança e na outra está uma espada. Em seu colo está um índio. No chão, está deitada uma mulher sendo pisada pela Deusa e mais próximo está uma estátua de um homem desnutrido, com fisionomia de cansado e abatido. Este homem me fez lembrar do quadro de Portinari. Talvez, a própria estátua tinha a mesma fisionomia e o corpo dos “retirantes”. Outra característica marcante dessa estátua (a Deusa da Justiça) é sua estrutura muscular, quase masculinizada. Um corpo tátil.

Seguindo com o caminhar, subi a avenida Getúlio Vargas, admirando a beleza do Grande Hotel, do Cine Teatro, do Banco Bradesco e do Getúlio Hotel, todos construídos por volta dos anos 70 no estilo moderno.

Andei, mas uma coisa me chamara a atenção por estas ruas, o calçadão estava vazio, quase não havia pessoas andando por ali. Acho que foi por causa do frio. Quando cai a temperatura, o cuiabano logo se agasalha e abriga-se dentro de casa. Ou era porque ia chegando ao fim do dia. Estava próximo do horário de fechar as lojas, depois do expediente o centro fica ermo, exceto nos pontos de ônibus na Praça Bispo, na Praça Alencastro, ou na Av. Isaac Póvoas. Nesses exíguos espaços aglomerados os corpos se tocam, mesmo que à contragosto.

Algumas Considerações

Em nossa análise, é importante ressaltar que, a modalidade pesquisa de Francesco Careri é aplicável, comprovada nos trajetos que fizemos em Cuiabá (figura 4). Porém, dentro dessas vivências podemos ressaltar algumas adversidades encontradas no espaço cartografado. Houve dificuldade para caminhar por conta da diversidade de pavimentos na Praça da Sé (Praça da República), mas, também, pela dimensão dos grupos que reterritorializam a Praça da Mandioca.

Some-se a isso a presença não incomum da criminalidade e das milícias e forças externas. Por mais assustador que seja, espera-se uma agressão de todos os entes no

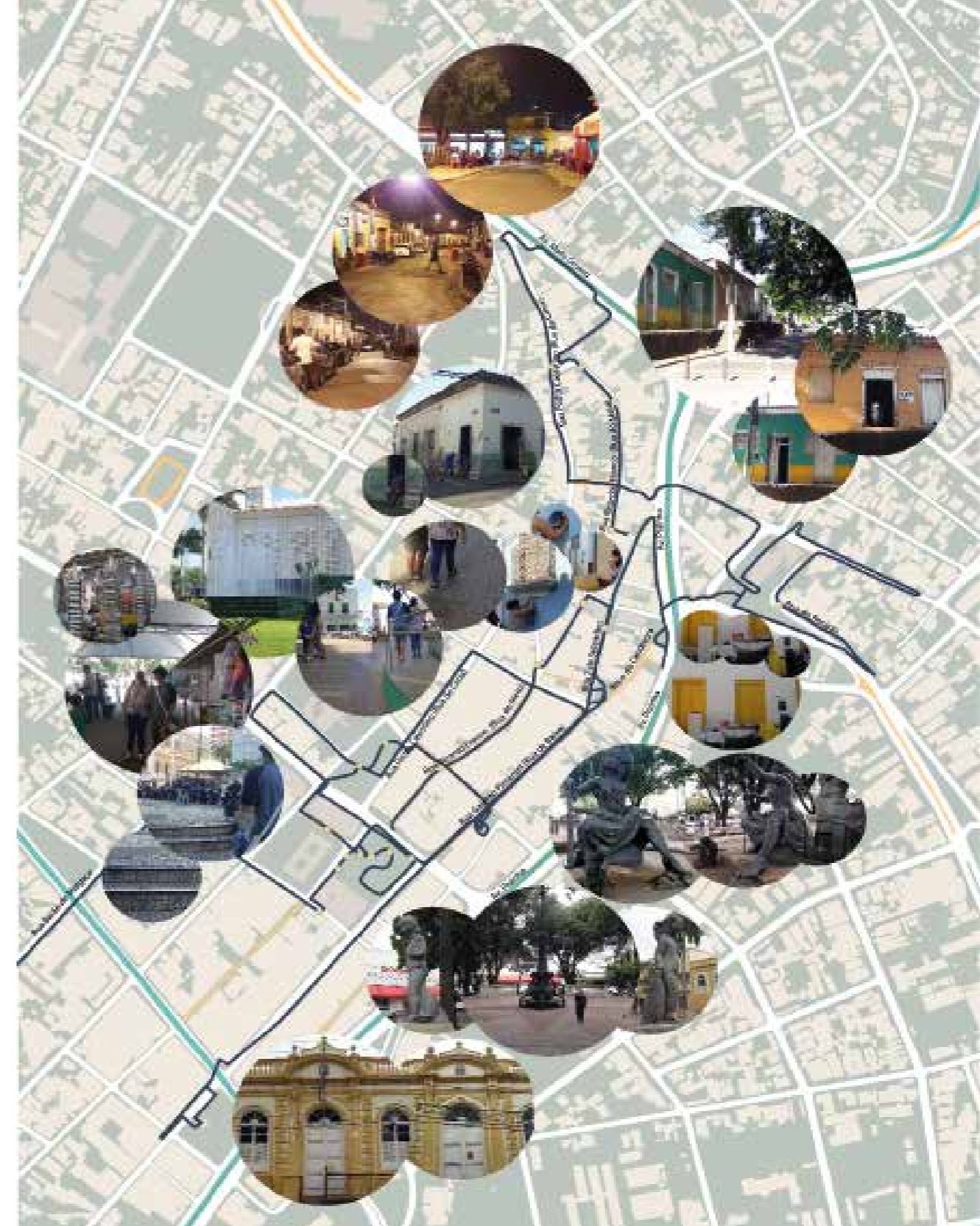


Figura 4 - Caminhando pelo centro histórico de Cuiabá. Fonte: Autores, 2022..

espaço. Mesmo que a população, apesar da fama hospitaleira, demande uma especial sensibilidade para a interação.

Além disso, a disparidade social que se desdobra em uma estratificação social é flagrante e socialmente presente. Sendo assim, é relevante observar que durante todo o trajeto, apesar do contato com vários públicos, não houve, em nenhum momento, a interação com as elites do espaço, sendo a afetação limitada a uma parcela da população que, apesar de ampla, é naturalmente segregada. Vale dizer também, que ao contrário do que propõe a prática de Francesco Careri não foi possível transgredir os limites óbvios da movimentação do corpo no espaço limitado à circulação, assim, o pesquisador-cartógrafo pôde apenas transitar por áreas públicas.

Dessa forma, cada realidade cria sua própria etiqueta e códigos subjetivos de interação social. Demandando que o pesquisador conheça uma série de pormenores que são frutos de outras vivências. Portanto, mesmo que ele tente ter empatia, para permitir o respeito intrínseco ao caminhar, junto das pessoas ali presentes, só é possível falar sobre os passantes a partir das próprias vivências pessoais.

A lembrança de que o pesquisador não é onisciente é uma constância, a população é tão múltipla! E, por mais que haja um corpo sensível aberto às forças presentes no espaço, ele nunca compreenderá satisfatoriamente todas as suas dinâmicas. Não conseguir isolar as variáveis de uma interação durante sua análise gera resultados inconclusivos e dúbios, como não compreender o esvaziamento do centro, seria o frio ou a hora de deixá-lo, e se for deixá-lo, por quê?

A consciência da dúvida na experiência do cartógrafo-pesquisador é constante, não apenas na interpretação das intencionalidades da composição semântica de uma estátua, mas também, na presença de elementos corriqueiros de uma cozinha, mas incomuns a uma via pública.

Entretanto, a compreensão de que um relato é feito a partir de uma perspectiva pessoal do autor em sua interação com o espaço é indispensável. Esse, por mais que tente se aproximar dos transeuntes durante a caminhada, apenas conseguirá vê-los como personagens pontuais daquela performance com o espaço, sendo um momento e jamais realmente uma conexão com a pessoa que ali está presente.

Contudo, o corpo que caminha traz uma bagagem, uma história e uma identidade, pois o corpo é político, nós somos políticos, nos afetamos e somos afetados pelos espaços e estes espaços são territorialidades de grupos diversos.

Um labirinto de camadas que quando começamos a desnudar é como uma linha de um novelo de lã, cujo o fio não tem fim. Deste modo, entendemos que o caminho aqui é um labirinto que construímos, não só para conhecer a cidade, mas, também, para saber de nós mesmos, para reconhecer o corpo que habitamos. Como os lugares nos afetam e como podemos nos afetar para intervir nos espaços, de forma a transformá-los em territórios existenciais, ou seja, um lugar habitado, tanto para o arquiteto, quanto para os usuários do lugar. Por conseguinte, as experiências que estabelecemos com os espaços também transformam os lugares, e o método da cartografia pode nos auxiliar nesse processo de experimentação. De tal sorte, que o lugar praticado pelo caminhar e pela cartografia reforçam as sensações de pertencimento e memória da cidade. Em suma, sugerimos aqui alguns pontos que podem ser tecidos junto ao novelo da modalidade do caminhar, os quais foram sendo, aos poucos, desnudados pelo labirinto que enredamos nos trajetos cuiabanos reunidos abaixo, realizados como cartógrafos de corpo sensível no espaço.

- **Conhecimento**

É essencial estudar antes de ir a campo, seja sobre as teorias urbanas ou sobre a localidade. Devemos encarar este conhecimento para um re-conhecimento urbano, podendo inclusive, contatar um guia da comunidade, no caso de ir a uma favela, por exemplo.

- **Abertura**

O cartógrafo tem que estar aberto ao estranhamento da população local. Assim, devemos saber controlar as nossas emoções e expressões faciais, sermos gentis e

termos em mente que o Outro pode, também, não querer interação.

- **Respeito**

Entender que existem barreiras e fronteiras abstratas, sotaques e línguas diferentes, classe de consumo, códigos de comportamentos, etnias e estilo de vida e, portanto, devemos sempre respeitá-los em qualquer saída a campo.

Agradecimentos

Agradecemos ao Laboratório tecnologia e Conforto Ambiental (LATECA) e ao Laboratório de fabricação digital (Lab.au/fablab), ambos para Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), por nos cederem os espaços para estudos, pesquisas e desenvolvimento deste. Agradecemos, também, ao Laboratório Percepção Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) por nos apresentar o caminho para o pensamento rizomático.

Referências

CARERI, Francesco. *Caminhar e parar*. Tradução de Aurora Fornoni Bernardini. São Paulo: Gustavo Gili, 2017. 128 p.

CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. Prefácio de Paola Berenstein Jacques. Tradução de Frederico Bonaldo. 1.ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013, p. 188.

DERRIDA, Jacques. Uma arquitetura onde o desejo pode morar. Entrevista de Jacques Derrida a Eva Meyer. 1986. In *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. Título original: Theorizing a new agenda for architecture: an anthology of architectural theory, 1965-1995. Organização de Kate Nesbitt. Tradução de Vera Pereira. Revisão técnica José Tavares Correia de Lira e Joana Mello. São Paulo: Cosac Naify, 2.ed. rev. 2008.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. *Os significados urbanos*. São Paulo. EDUSP. 2000. 192 p.

LOUZICH, Kellen Melo Dorileo. A construção da cidade inanimada. In.: FIORIN, Evandro et. al. *A cidade inacabada*. Tupã-SP, ANAP; Florianópolis-SC, Arquitetura & Urbanismo/UFSC. 2021. 82-93p.

FIORIN, Evandro. *Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimentos: Processos de percepção da arquitetura e urbanismo contemporâneos [recurso eletrônico]*. Tupã: ANAP, 2020. 128p.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virginia; ESCÓSSIA, Liliana da. *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009, 205p.

ROLNIK, Suely. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. Porto Alegre: Sulina; Editora da UFRGS, 2ºed., 2016. 248 p.

SILGUEIRO, Gabriela Rangel. *Luz no Candeeiro: vínculos de pertencimento em torno do memorial de uma chacina no Centro Histórico de Cuiabá*. Dissertação (de Mestrado

em Antropologia Social) - Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.

SIMMEL, G. O Estrangeiro. 1923. In: MORAES FILHO, E. (org.). *Simmel*. São Paulo: Ática, 1983.

A INFLUÊNCIA DO AMBIENTE DE BAIRRO PARA USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Estudo de caso das cidades de Niterói e Recife

*THE INFLUENCE OF THE NEIGHBORHOOD ENVIRONMENT
FOR BICYCLE USE AS A MEANS OF TRANSPORT
Case study of the cities of Niterói and Recife*

*Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli¹,
Raquel Bourquard² e Fátima Priscila Morela Edra³*

Resumo

Este artigo aborda o perfil do ciclista, motivações, destinos, frequência e impeditivos ao uso da bicicleta, assim como os ambientes de bairro em que esses ciclistas estão e sua infraestrutura. Objetivou-se entender como o ambiente de bairro influencia o uso da bicicleta como meio de transporte. As cidades de Niterói e Recife foram o estudo de caso. A metodologia teve por base pesquisas quantitativas longitudinais realizadas nas duas cidades no período de 2012 a 2020. Os resultados mostraram que a carência de infraestrutura cicloviária e o trânsito são apontadas como principais impeditivos. Ademais, que melhores níveis de segurança/educação fariam as pessoas pedalar mais em ambas as cidades, havendo ainda bastante espaço para melhorar e desenvolver bairros e cidades, os quais poderão propiciar a adoção da bicicleta como meio de transporte.

Palavras-chave: infraestrutura urbana, mobilidade sustentável, ciclismo urbano.

Abstract

This article approaches the cyclist's profile, motivations, destinations, frequency and impediments to bicycle use, as well as the neighborhood environments in which these cyclists are and their infrastructure. The objective was to understand how the neighborhood environment influences the use of bicycles as a means of transport. The cities of Niterói and Recife were the case studies. The methodology was based on longitudinal quantitative research carried out in the two cities from 2012 to 2020. The results demonstrate that the lack of cycling infrastructure and traffic are identified as the main impediments. In addition, that better levels of safety/education would make people cycle more in both cities, there is still plenty of room to improve and develop neighborhoods and cities, which may encourage the adoption of the bicycle as a means of transport.

Keywords: urban infrastructure, sustainable mobility, urban cycling.

1 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense. Bolsista PIBIC/CNPQ no projeto "Processo de recultura da bicicleta: ciclabilidade em Pernambuco e efeitos multiplicadores para o cicloturismo" e membro do grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativo - ETTA (UFF/CNPQ).

2 Graduada em Turismo pela Universidade Federal Fluminense. Bolsista PIBIC/FAPERJ no projeto "Processo de recultura da bicicleta: ciclabilidade em Pernambuco e efeitos multiplicadores para o cicloturismo" e membro do grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativo - ETTA (UFF/CNPQ).

3 Doutora em Ciência Política. Professora Adjunta nos cursos de graduação e mestrado em Turismo da Universidade Federal Fluminense. Líder do grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos - ETTA (UFF/CNPQ).

Introdução

Devido ao advento da pandemia causada pelo Covid-19 e os desdobramentos que se deram na sociedade, como o isolamento social, a grande permanência dentro das casas, e o alto risco de contágio que o transporte público representava, a discussão sobre a ciclabilidade como alternativa de mobilidade individual ganhou força. Além disso, a drástica redução dos fluxos na cidade deu espaço aos governos para desenvolverem de forma mais rápida, em meio a esse cenário caótico, a malha cicloviária dos bairros, o que juntamente com as necessidades do momento, incentivou a utilização da bicicleta como meio de transporte nas cidades.

O transporte por bicicleta não polui o ar, evita contato físico direto e promove saúde e bem-estar. (...) A criação e manutenção de infraestruturas cicloviárias, assim como a restrição ao uso do automóvel motorizado individual, são cada vez mais importantes na medida em que persiste a pandemia. Ainda mais quando se fala em saída do confinamento quando os meios mais utilizados são transporte coletivo e automóvel particular. É necessário oferecer mais opções de transporte para diminuir os focos de incidência do vírus (MOREIRA et al., 2020, p.15).

De forma a oferecer mais opções de transporte a população, Porto Alegre, São Paulo e Bogotá foram exemplos de centros urbanos que avançaram no desenvolvimento da malha cicloviária nesse período (O DESAFIO..., 2020). Dessa maneira, a bicicleta - definida como veículo de propulsão humana dotado de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor (BID, 2021) - vem tomando espaço e crescendo em importância como meio de transporte, não só pelas questões referentes a pandemia, mas também por questões ambientais, podendo ser classificada como o meio de transporte mais sustentável (PUCHER; BUEHLER, 2017).

Dentro desse contexto, a bicicleta se tornou elemento chave para atingir o 11º objetivo de desenvolvimento sustentável (ODS) da ONU: tornar as cidades e comunidades sustentáveis (ONU, 2015). Difundir a cultura da sustentabilidade inclui difundir a cultura da bicicleta, mas para que isso seja possível, o modelo existente de cidade precisa ser modificado.

A organização *Sustainable Mobility For All* (2017) afirma que a infraestrutura viária é construída levando em consideração primeiramente as necessidades dos motoristas e não a do ciclista e do pedestre. Por essa razão, o trânsito da cidade torna-se hostil aos modos ativos de transporte e mesmo que a caminhada e a pedalada sejam as formas mais sustentáveis e equitativas de locomoção, são também as formas mais vulneráveis. Esse mesmo documento indica que em 89% das vias em que a bicicleta está presente, e o tráfego flui a 40km/h ou mais, não se tem infraestrutura cicloviária presente, e em 2016, 49% de todas as mortes no trânsito ocorreram entre pedestres, ciclistas e motociclistas. Assim, para que as cidades se tornem mais seguras para uma mudança na forma de deslocamento, uma melhoria das redes rodoviárias é essencial (*SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL*, 2017).

Essa mudança na cidade gerará novas escolhas por parte dos indivíduos, como afirma Xavier (2013), professora universitária e conselheira da União de Ciclistas do Brasil:

A escolha dos indivíduos, no que se refere a realizar deslocamentos motorizados ou ativos (andar a pé e andar de bicicleta), sofre influência do desenho urbano, do tipo de ocupação do solo e da presença de infraestrutura adequada ou não (por exemplo, calçadas, ciclovias e estacionamentos seguros para as bicicletas).

Assim, o desenho urbano exerce grande influência na decisão dos modais de transporte adotados pelos indivíduos, sendo que essa decisão pode também ser influenciada pelo quanto o usuário consegue utilizar a bicicleta próximo de casa, no seu ambiente de bairro, para praticar e se deslocar no cotidiano. Considerando que 80% de todos os deslocamentos das grandes cidades são em um raio de 8km (O DESAFIO... 2020), o ambiente de bairro tem papel importante no que se refere ao incentivo à adesão ao uso da bicicleta, visto que o deslocamento por ele é necessário para chegar em qualquer ponto da cidade na rota casa - ponto de chegada - casa.

Assim, se o ambiente de bairro proporcionar boa qualidade em acesso e atratividade dos locais de prática da pedalada, infraestrutura, segurança para prática de atividade física (VASCONCELLOS E VASCONCELLOS, 2021), uma ambiência propícia para o uso da bicicleta para pequenos deslocamentos, ele pode influenciar nas escolhas pessoais e contribuir para que isso se torne um hábito, tornando-se assim uma cultura na vida do indivíduo, impactando sua decisão acerca dos modais de transporte que por consequência influenciam diversas outras questões na sociedade.

Através de uma pesquisa quantitativa, realizada em parceria com a organização da Escola Bike Anjo de Niterói (EBA-Nit) e Recife (EBA-Rec) - instituição voluntária que visa ensinar o “andar de bicicleta” para pessoas de qualquer idade por meio de oficinas - obtiveram-se os dados usados, por meio de questionários pré-montados que foram respondidos por participantes das oficinas.

A pesquisa aborda a relação existente entre ambiente de bairro - e sua infraestrutura - e o uso da bicicleta na cidade e na vida cotidiana, traçando um comparativo entre duas grandes cidades, Niterói e Recife, através da comparação de dados indicativos.

Torna-se possível entender e esclarecer como o ambiente de bairro, suas condições e a infraestrutura cicloviária urbanas impactam (incentivando ou não) o uso da bicicleta na cidade. Entender essa interface é de grande relevância para a adoção de medidas que visem um melhor desenvolvimento urbano de forma que as cidades fomentem o uso da bicicleta como meio de transporte no cotidiano, visto os benefícios que existem na promoção dos meios de transporte ativos (Moreira, 2020). O intuito desse estudo comparativo é compartilhar informações que colaborem para a criação (ou fortalecimento) de uma cultura que incentive a ciclabilidade nas cidades.

Tendo introduzido o tema nesta primeira seção, o artigo passa a levantar a literatura sobre bairro e infraestrutura cicloviária abordando em seguida os métodos utilizados para conduzir a pesquisa. Em seguida, apresenta-se a discussão dos resultados obtidos desta pesquisa e de outras de apoio, tratando da comparação entre os dois estudos de caso: as cidades de Niterói e Recife. A seção final apresenta as considerações finais acerca dos levantamentos principais elucidados pelas discussões realizadas.

Fundamentação Teórica

A cidade apresenta escalas diversas em sua amplitude, sendo uma delas a escala de bairro, mais próxima do habitante da cidade. O bairro é uma escala microlocal, considerada a menor unidade de urbanização, não sendo reconhecida como unidade

administrativa pelo poder público (XIMENES, 2019). É um “território de vivência onde as pessoas moram e se relacionam, onde vivem o dia a dia, circulam, têm relação de vizinhança e convivem com problemas concretos que afetam seu cotidiano. O bairro não é limite administrativo: é uma entidade cultural e antropológica.” (FECOMERCIO, 2013, p.11). Pode estar organizado do ponto de vista interno e pode também servir como ponto de referência para aqueles que passam por ele (LYNCH, 1960) podendo, assim, localizarem-se na cidade através do reconhecimento da identidade dessa área. Essa unidade de habitação apresenta-se como estrutura de grande importância para a cidade, visto que é ali, nesse ambiente de bairro, que os cidadãos vivem seu dia a dia, circulam, convivem e constroem suas vidas.

O bairro pressupõe uma estrutura de ruas, praças ou formas de escalas inferiores (LAMAS, 1993) fazendo-se necessário uma infraestrutura bem planejada para que se possa oferecer uma boa qualidade de vida aos cidadãos e bem-estar social. Zmitrowicz e Neto (1997) definem infraestrutura urbana como o conjunto de sistemas técnicos necessários para se desenvolver as funções urbanas. Entre as funções urbanas tem-se a mobilidade, que se relaciona com a liberdade de se movimentar e às possibilidades de acesso aos meios necessários para o mesmo, relaciona-se com o desejo do indivíduo de alcançar determinado destino e à capacidade do indivíduo em se deslocar (PONTES, 2010), sendo elemento essencial para a vida na cidade e a articulação entre suas áreas, a qual depende de uma infraestrutura viária para ocorrer de forma adequada.

O fato é que um bom número de cidades de todo o mundo tem estrutura, terreno e clima adequados para andar de bicicleta. Ao longo dos anos, muitas dessas cidades adotaram políticas de circulação que priorizam o tráfego de automóveis e fizeram com que andar de bicicleta fosse perigoso ou totalmente impossível. Em alguns lugares, o tráfego de carro até mesmo impede o surgimento do tráfego de bicicletas. Em muitas cidades, a circulação de bicicletas continua a não ser muito mais do que conversa de políticos, e a infraestrutura ciclística consiste, em geral, de trechos de vias desconectadas aqui e ali, em vez de ser objeto de uma abordagem genuína, honesta e útil. O convite para pedalar está longe de ser convincente. Em geral, nessas cidades, somente de 1 a 2% das viagens diárias para a cidade são feitas em bicicletas. (...) Existe um vazio entre essa situação e a de uma cidade dedicada às bicicletas, como Copenhague, onde 37% do tráfego de e para o trabalho ou escola é feito em bicicletas (GEHL, 2015, p.182).

É compreensível que Copenhague tenha uma porcentagem tão alta de deslocamentos cotidianos feitos em bicicletas, visto que eles têm um princípio norteador de permitir que ciclistas, inclusive os sem experiência, possam pedalar em um ambiente relativamente seguro. Esse princípio faz bastante sentido quando se pensa que o aumento do uso da bicicleta é uma resposta óbvia para muitos dos problemas que as cidades do mundo todo têm enfrentado, sendo, inclusive, a infraestrutura mais barata de ser construída se compararmos com outros tipos de tráfego (GEHL, 2015).

Hull e O’Holleran (2014) concluíram, depois de realizarem seis estudos de caso, que um bom projeto de infraestrutura cicloviária pode sim encorajar o ciclismo. Devido a segurança e praticidade que a implementação dessa infraestrutura proporciona, Gehl (2015) complementa:

Pedalar passa a ser a melhor forma de se deslocar pela cidade. O uso da bicicleta passa, gradualmente, de um grupo de entusiastas

que desafiam a morte para um movimento popular envolvendo todas as faixas etárias e camadas da sociedade, (...) A passagem de uma cultura de viagens rápidas e perigosas de bicicleta, desafiando os carros e com muitas infrações às leis de trânsito, para um fluxo bem comportado de crianças, jovens e idosos pedalando numa rede ciclística bem definida tem um impacto grande na percepção da sociedade do uso de bicicletas como alternativa genuína e um complemento razoável a outros meios de transporte. (GEHL, 2015, p.189)

Dessa forma, o incentivo ao uso da bicicleta por meio do projeto e da implementação de infraestruturas que priorizem a bicicleta é primordial. Teixeira e Edra (2018) reforçam essa ideia ao realizar levantamento bibliográfico sobre o assunto e afirmar que os autores apontam mais vantagens na utilização da bicicleta do que desvantagens, concluindo que para reduzir ainda mais essas desvantagens, o planejamento cicloviário se mostra como importante item.

Nesse contexto, Hull e O'Holleran (2014), em sua conclusão, apresentam algumas recomendações sobre o planejamento de infraestrutura cicloviária, colocando como elementos a serem considerados no momento de projetar essa infraestrutura as vias cicláveis largas; rotas diretas conectando todos os usos da terra; segregação quando possível, especialmente em estradas principais e estradas centrais movimentadas; sinalização clara; não ter descontinuidades de ciclovias em locais perigosos (cruzamentos e rotatórias); semáforos prioritários para bicicletas em cruzamentos, uso de materiais de alta qualidade para as vias de bicicletas de forma a aumentar o conforto e reduzir a manutenção; barreiras de velocidade que são visíveis; iluminação de alta qualidade em vias escuras; configurações atraentes; estacionamento para bicicleta frequentes e de alta qualidade e não considerar a infraestrutura cicloviária como um adendo, mas considerá-la quando projetar toda a rede de modais de transporte.

Além dessas diretrizes, Pucher e Buehler (2008) em seu artigo *Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany*, concluem dizendo que para tornar o ciclismo seguro e conveniente nas cidades dos três países analisados, é necessário ter instalações segregadas para ciclistas ao longo de ruas com tráfego intenso e nos cruzamentos, combinando esses elementos com estratégias de *Traffic Calming*⁴ em bairros residenciais.

“Em ambientes urbanos, a redução da velocidade pode resultar em maior segurança, redução da poluição sonora, acesso mais inclusivo por meio de maior acesso para aqueles que caminham e atravessam estradas ou andam de bicicleta em vez de ocupar veículos motorizados e melhor eficiência de combustível.” (SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL, 2017, p.30)

Além disso, eles defendem que rotas de ciclismo seguras e relativamente livres de estresse são especialmente importantes para crianças, idosos, mulheres e para qualquer pessoa com necessidades especiais devido a qualquer tipo de deficiência. Fornecer essas instalações segregadas para conectar origens e destinos práticos e utilitários também promove o ciclismo para trajetos ao trabalho, escola e compras. Por fim, eles sinalizam que as instalações separadas são apenas parte da solução. As

4 Correspondem a medidas para reduzir a velocidade do tráfego motorizado e incentivar a mudança do transporte particular para o transporte público ou não motorizado. As medidas de moderação de tráfego (*Traffic Calming*) são compostas por: redução de velocidade, alterações na geometria da via e nas interseções, conversão de vias unidirecionais para bidirecionais e mudanças no pavimento. (BID, 2021)

cidades holandesas, dinamarquesas e alemãs reforçam a segurança, a conveniência e a atratividade dos direitos de circulação para ciclistas com amplo estacionamento para bicicletas, integração com o transporte público, educação abrangente para o trânsito e treinamento de ciclistas e motoristas, e uma ampla gama de eventos promocionais destinados para gerar entusiasmo e amplo apoio público ao ciclismo.

Todas essas medidas passíveis de implementação tanto na escala da cidade, como na escala do bairro, podem “fazer com que o tráfego de bicicletas seja seguro de porta a porta em toda a cidade” (GEHL, 2015), incentivando assim a cultura da bicicleta e a criação do hábito de pedalar. Essas medidas que priorizam a cidade para pessoas, sendo implementadas no bairro, podem gerar um ambiente mais seguro e convidativo para a adoção da bicicleta como meio de transporte, promovendo assim, uma mobilidade sustentável na cidade, que pode ser definida como

(...)forma de mobilidade que promova mudança de paradigma no planejamento dos transportes, capaz de se manter ao longo do tempo sem que suas atividades prejudiquem a saúde humana, o meio ambiente e o bem-estar social, promovendo o desenvolvimento econômico, a eficiência da aplicação dos recursos no setor de transporte e os meios de transporte não motorizados (MOTTA, SILVA e BRASIL, 2012, p.31).

Logo, o planejamento e implementação da infraestrutura urbana tem papel fundamental no incentivo à mobilidade urbana sustentável, juntamente com políticas e programas governamentais que incentivam o uso da bicicleta e desincentivam o uso do automóvel, gerando, assim, cidades e bairros amigáveis e atrativos ao uso da bicicleta no dia a dia.

“Os ciclistas representam um tipo diferente e uma forma mais rápida de tráfego a pé, mas em termos de experiências sensoriais, vida e movimento, eles são parte do resto da vida urbana. Naturalmente, ciclistas também são bem-vindos para apoiar a promoção de cidades vivas [bairros vivos], seguras, sustentáveis e saudáveis” (GEHL, 2015, p.182).

Metodologia

Para formulação do presente estudo de caráter quantitativo, foram utilizadas duas pesquisas, para formular a presente pesquisa de caráter quantitativo que traz dois estudos de caso, das cidades de Niterói e Recife, comparando-os entre si. Ambas as cidades foram escolhidas por terem características semelhantes, sendo elas cidades litorâneas, turísticas, consideradas municípios de grande porte (ambas com número de habitantes superior a cem mil habitantes) e escolhidas como cidades líderes da campanha global de cidades pedaláveis (NITERÓI, 2021 e RECIFE, 2021).

Sobre as pesquisas utilizadas, a primeira foi a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro (PCB), organizada pela Transporte Ativo e pelo LABMOB-UFRJ, que contou com a colaboração do grupo de pesquisa ETTA (Experiências em Turismo e Transporte Ativo) da Universidade Federal Fluminense (UFF), que coordenou o levantamento dos dados na cidade de Niterói. A PCB foi realizada entre setembro de 2017 e abril de 2018, contando com mais de 140 pesquisadores para realizar 7.644 entrevistas. Em Niterói e Recife foram entrevistadas 480 e 500 pessoas, respectivamente.

Para essa pesquisa, o percentual de entrevistados em relação à população foi o mesmo em todas as cidades; as entrevistas foram feitas com pessoas que pedalam pelo menos uma vez por semana como meio de transporte, abordadas pedalando, empurrando ou estacionando a bicicleta; as entrevistas foram distribuídas igualmente no tecido urbano pelas áreas centrais, intermediárias e periféricas das cidades - estas áreas foram definidas pela organização da sociedade civil local envolvida - e as entrevistas foram realizadas apenas em dias úteis.

Como a PCB contempla as cidades de Niterói e Recife, os tópicos utilizados para traçar um comparativo sobre o perfil do ciclista (motivações, destino, frequência de uso e impeditivos) foram os dados relativos a quantos dias da semana costumam utilizar a bicicleta como meio de transporte, qual a principal motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte, qual o principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte, o que faria os usuários pedalarem mais, para quais destinos utiliza a bicicleta como meio de transporte e qual o tempo no trajeto mais frequente que realiza de bicicleta.

A segunda pesquisa utilizada foi conduzida e realizada pelo grupo de pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos (ETTA) da UFF em parceria com a organização da Escola Bike Anjo de Niterói (EBA-Nit) e de Recife (EBA-Rec). Foram desenvolvidos questionários que continham perguntas semelhantes a PCB visando futuras comparações entre as pesquisas, como a que se apresentará nesse estudo. Além disso, na parte do questionário em que se aborda o ambiente de bairro, como será explicado, foi tomado como base para elaboração questionários validados.⁵

Os questionários foram respondidos, de forma anônima, por participantes das oficinas das Escolas Bike Anjo de Niterói e Recife. Em Niterói foram realizados dois questionários. O primeiro, referente a participantes da EBA-Nit de 2016, ficou disponível para respostas entre os dias 14/07/2020 e 01/08/2020, tendo 25 respostas. O segundo referente àqueles que participaram da EBA Niterói nos anos de 2017 a 2019, ficou disponível entre os dias 29/09/2020 e 20/10/2020, tendo recebido 73 respostas totais.

Em Recife, o questionário referente aos participantes da EBA-Rec dos anos de 2013 a 2019 ficou disponível para respostas entre os dias 06/10/2020 e 08/11/2020, tendo recebido 110 respostas.

Para fins comparativos, as perguntas “Qual seu município de residência quando participou da EBA-Nit?” e “Se você participou da EBA-Rec, qual seu município de residência?” foram utilizadas para identificar o local de residência dos participantes, para que fossem considerados apenas os que residiam em Niterói e Recife, excluindo aqueles que não moravam nesses municípios, ou que deixaram a resposta em branco.

Levando em consideração os critérios mencionados, em Niterói, das 98 respostas totais recebidas nos dois questionários, foram consideradas 68 e, em Recife, das 110 respostas registradas, foram consideradas 76. Tais critérios foram aplicados para que dessa forma fosse possível comparar as respostas dos residentes de Niterói e Recife, tornando esse comparativo equitativo entre os dois municípios.

Para o cruzamento de dados, entre as pesquisas realizadas pelo ETTA em parceria com as EBAs, foram utilizadas as seguintes perguntas do questionário, de resposta

subjettiva, as quais se referem ao ambiente de bairro, que continham como opções de resposta apenas sim ou não: “No bairro que eu moro existem muitos lugares que gosto de ir”, “No bairro em que moro a maior parte das ruas tem calçadas”, “No bairro onde eu moro há ciclovias ou pistas de caminhada”, “No bairro onde eu moro tem pouco trânsito e é possível pedalar ou caminhar”, “No bairro onde eu moro tem muitas coisas interessantes para ver enquanto caminho ou pedalo”.

Além dessas, outras perguntas de múltipla escolha foram utilizadas para entender se os participantes utilizavam a bicicleta no dia a dia e o que os impedia e incentivava a usá-la: “Quantos dias da semana você utiliza a bicicleta como meio de transporte? ”, “Para quais fins você costuma utilizar a bicicleta como meio de transporte? ”, “O que você considera como principal impedimento para o maior uso da bicicleta como meio de transporte urbano?” e “O que você considera como maior incentivo (motivação) ao uso da bicicleta como meio de transporte?”.

Todas as respostas das questões já citadas, de todos os questionários das EBAs foram registradas em uma tabela do Excel. Os dados gerados a partir dessas respostas foram organizados, filtrados e considerados de forma a gerar os comparativos e cruzamentos referentes à abordagem dessa pesquisa. Os dados da pesquisa das EBA-Nit e EBA-Rec foram comparados entre si, e comparados com os resultados obtidos na PCB de Niterói e Recife, para, dessa forma, aprimorar os resultados.

Resultados e Discussão

De acordo com a PCB, em Niterói e Recife, 85,7% e 85,4% dos ciclistas, respectivamente, gastam até 30 minutos no trajeto mais frequente que realizam de bicicleta, como mostrado no gráfico 1.

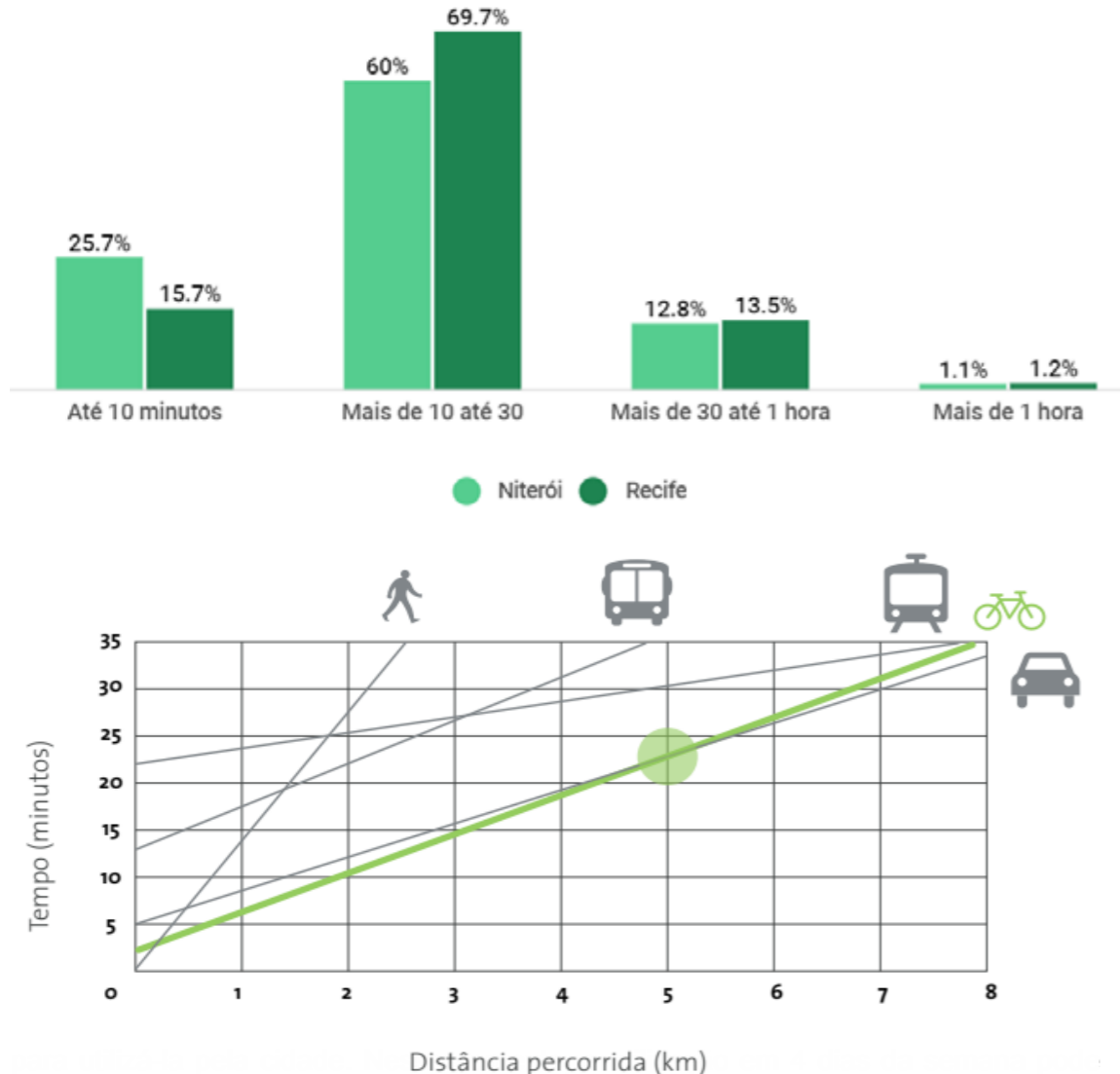
A partir do gráfico 2, pode-se notar que os trajetos referentes a esse tempo despendido de até 30 minutos, correspondem a cerca de 7km de distância, sendo assim, a escala e infraestrutura dos bairros tornam-se importantes para essa maioria de usuários que percorrem seus bairros e os bairros adjacentes nesses trajetos.

Ao apresentar os resultados a seguir, é importante ressaltar que a PCB foi realizada “com pessoas que pedalam pelo menos uma vez por semana como meio de transporte, [e que foram] abordadas pedalando, empurrando ou estacionando a bicicleta” (Transporte Ativo, 2018); enquanto a pesquisa com as EBAs foi realizada entre os participantes, os quais estavam iniciando a pedalada ou aprimorando suas habilidades de pedalar, que poderão futuramente tornar-se ciclistas assíduos. Tem-se, então, perfis de ciclistas diferentes em cada pesquisa e, de início, a frequência de utilização da bicicleta será explorada.

O gráfico 3 indica que 84,4% e 91,4% dos entrevistados pela PCB em Niterói e Recife utilizam a bicicleta de 5 a 7 dias na semana como meio de transporte, logo, a maioria desses ciclistas são assíduos e adotam a bicicleta como meio de transporte frequentemente. Já a maior parte dos respondentes na pesquisa da EBA tanto em Niterói (69,1%) quanto Recife (76,3%) não utilizam a bicicleta como meio de transporte. Pode-se observar também que a frequência dos participantes das EBAs em 1, 2 e 3 dias da semana é maior, enquanto em 4 dias da semana inicia-se uma transição, e a partir de 5 dias da semana se torna bastante expressiva a diferença entre os entrevistados pela PCB e os participantes da EBA. Pode-se atribuir esses números ao fato de que os participantes das EBAs estão no início das suas jornadas como ciclistas urbanos, como indicado anteriormente, tendo maior probabilidade de utilizar a bicicleta aos fins de semana para lazer ou ainda não se sentirem seguros nas suas pedaladas

⁵ Farias Júnior JC, Lopes AS, Reis RS, Nascimento JV, Borgatto AF, Hallal PC. *Development and validation of a questionnaire measuring factors associated with physical activity in adolescents. Rev Bras Saude Mater Infant* 2011; 11(3): 301-12.

Gráfico 1 - Tempo no trajeto mais frequente que realiza de bicicleta. Fonte: Adaptado de Transporte Ativo (2018). Gráfico 2 - Relação distância tempo dos modais de transporte. Fonte: Mobilidade por bicicleta, 2021.



aparecer como um deslocamento específico que se está fazendo para acostumar-se a usar a bicicleta como meio de transporte, realizando a transição do lazer para o dia a dia. Já uma frequência de 5 a 7 dias da semana representa uma cultura do uso da bicicleta no dia a dia já consolidada, perfil majoritário dos ciclistas ativos de Recife e Niterói.

Para compreender como os ciclistas e aprendizes chegaram nessas frequências citadas, é interessante analisar quais são as motivações que moveram os respondentes a começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Como motivação para utilizar a bicicleta como meio de transporte, como indicado no gráfico 4, os niteroienses e recifenses respondentes da PCB - os quais em sua maioria pedalam 5 dias ou mais por semana (uso diário) - indicam que as maiores motivações são as que priorizam rapidez, praticidade e custo, e o ser mais saudável estabelece-se na terceira posição de importância. Dessa forma, a principal motivação dos usuários para utilizarem a bicicleta como meio de transporte corrobora com a eficiência de deslocamento da bicicleta. Para distâncias de até 5 km a bicicleta apresenta-se como meio de transporte mais eficiente comparando-se com os outros modais, como apresentado no gráfico 2. Levando em consideração que a maior parte dos entrevistados pela PCB realizam seus caminhos mais frequentes em 10 a 30 minutos (como apresentado no gráfico 1), pode-se concluir que, em média, percorrem distâncias de 5km. Além disso, também “abaixo dos 5 km, é possível notar a maior eficiência da ciclomobilidade, pois leva em consideração o meio ambiente, a harmonia do espaço público e a qualidade de vida da população com os exercícios físicos” (BID, 2021).

Já para aqueles que frequentam as EBAs - os quais ainda estão ingressando nesse modo de transporte-as motivações também se apresentam com a mesma ordem de

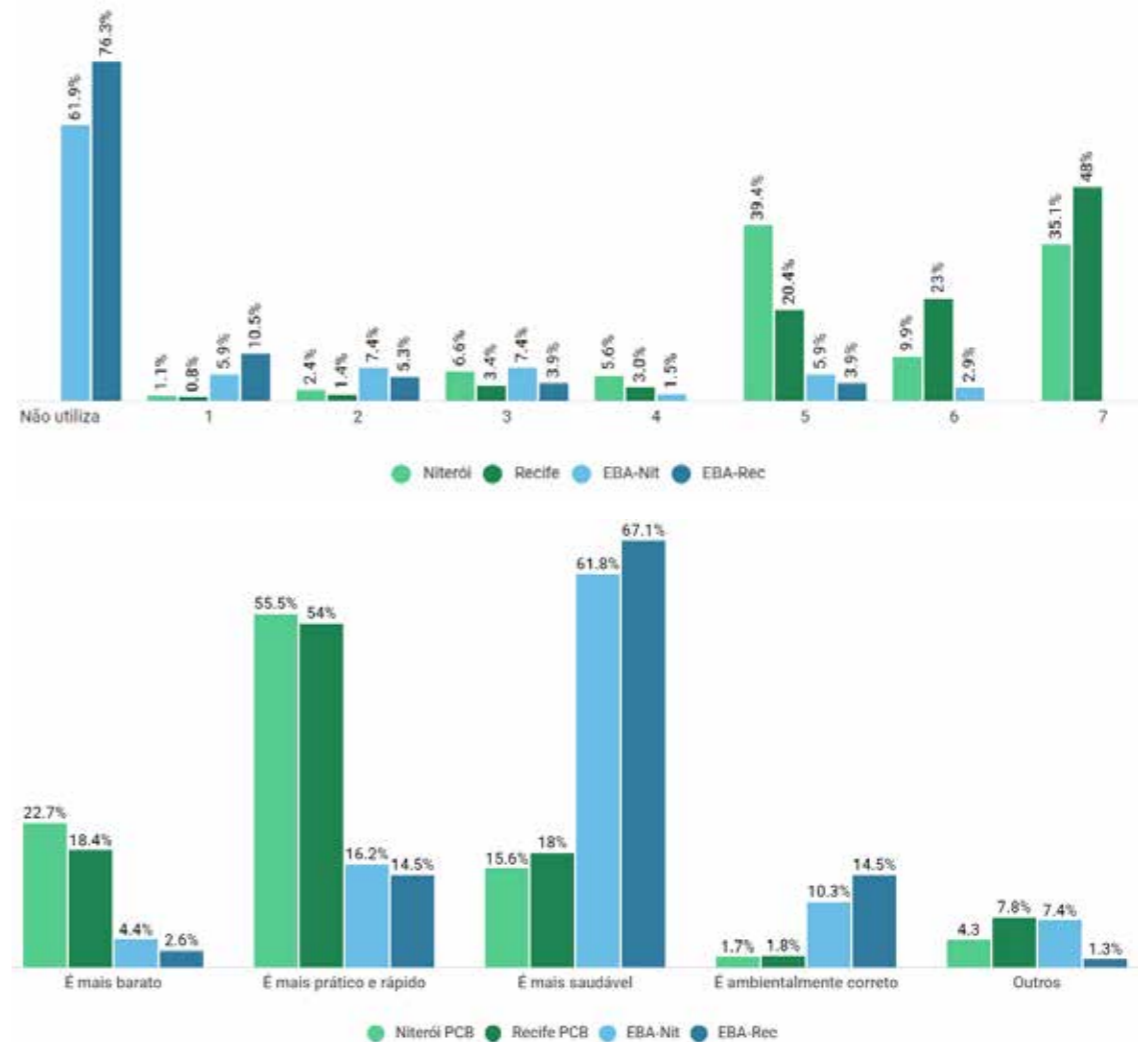


Gráfico 3 - Quantos dias da semana costuma utilizar a bicicleta como meio de transporte. Fonte: Elaboração própria com adaptação de Transporte Ativo (2018). Gráfico 4 - Principal motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Fonte: Elaboração própria com adaptação de Transporte Ativo (2018).

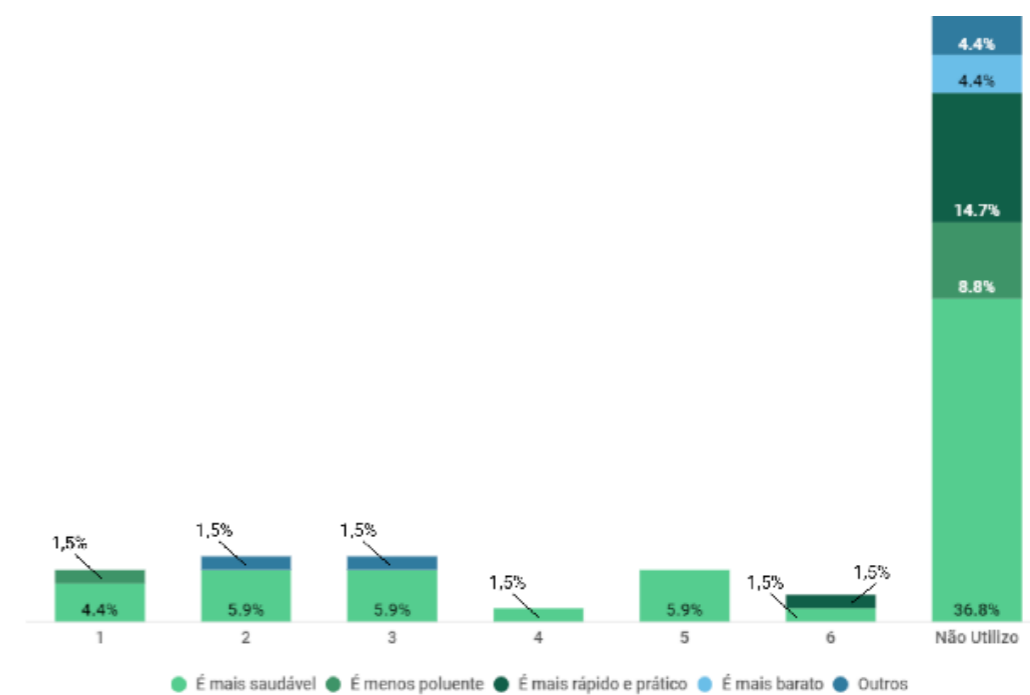
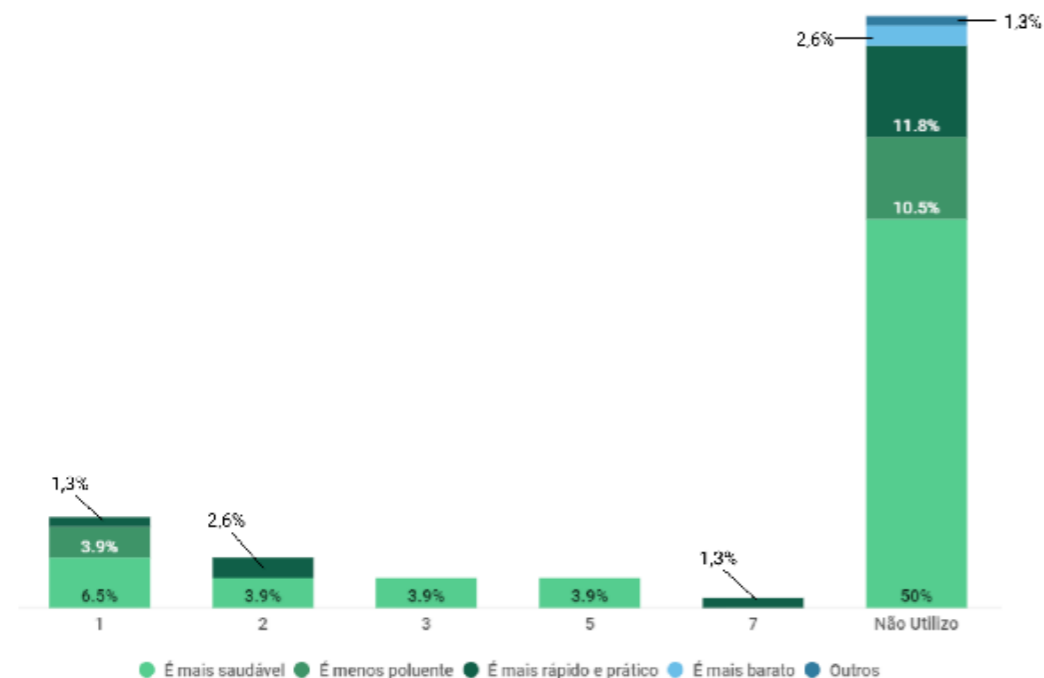


Gráfico 5 - Relação entre frequência (em dias) e motivação para o uso da bicicleta como meio de transporte EBA-Nit. Fonte: Elaboração Própria.

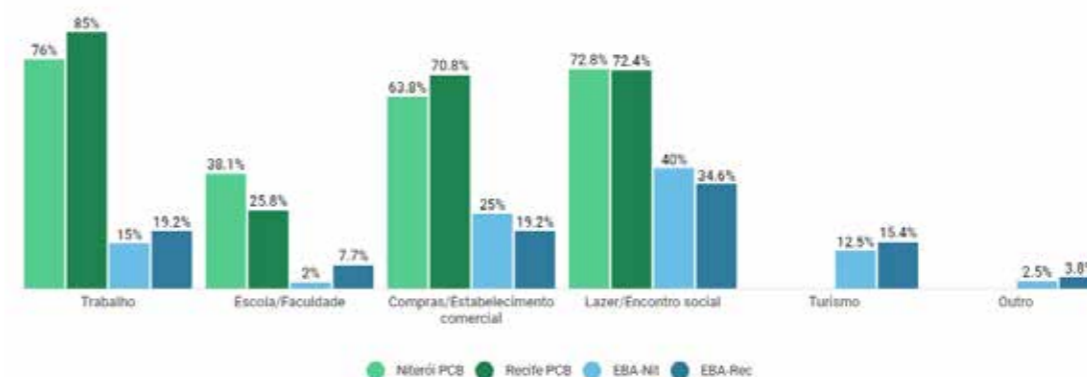
importância em ambas as cidades, porém, com ordem diferente da que se apresenta na PCB, pelas prioridades as quais cada um dos perfis de ciclistas considera as que mais os motivam. Para os participantes das EBAs existem outras motivações relevantes como saúde (sendo essa a principal), e preocupação em ser ambientalmente correto. O fator custo não teve tanta relevância para escolha da bicicleta, para aqueles que, em sua maioria, não a utilizam como meio de transporte. Nesse contexto, a bicicleta pode estar sendo considerada e procurada mais como uma modalidade de atividade física do que como um meio de transporte para aqueles que participam das EBAs.



De forma a explorar com mais profundidade a relação entre motivação e a frequência de uso da bicicleta como meio de transporte pelos respondentes das EBAs, apresenta-se os gráficos 5 e 6.

Tanto em Niterói, quanto em Recife, aqueles que utilizam a bicicleta de 1 a 7 dias na semana, apontam majoritariamente, que a motivação de ser mais saudável é mais relevante do que qualquer outra para utilizar a bicicleta, assim como aqueles que não utilizam. Porém, a praticidade e rapidez da bicicleta aqui é majoritariamente colocada como principal incentivo por aqueles que não utilizam a bicicleta como meio de transporte, e é pouco pontuada como motivador principal para os que a utilizam. Além disso, a questão de custo não é tão considerada entre os que utilizam a bicicleta e novamente se revela mais relevante entre os ciclistas não assíduos. Já o fator de ser ambientalmente correto apresenta-se mais relevante entre os que não utilizam, mas também para aqueles que utilizam a bicicleta 1 vez por semana como meio de transporte em Niterói e Recife. Sabendo-se as motivações, cabe saber também para quais finalidades os ciclistas utilizam a bicicleta como meio de transporte em ambas as cidades de forma a compreender melhor porque fatores tão relevantes como praticidade, rapidez e custo - como apontado pelos ciclistas entrevistados pela PCB - não são colocados como principais por aqueles das EBAs que utilizam a bicicleta frequentemente.

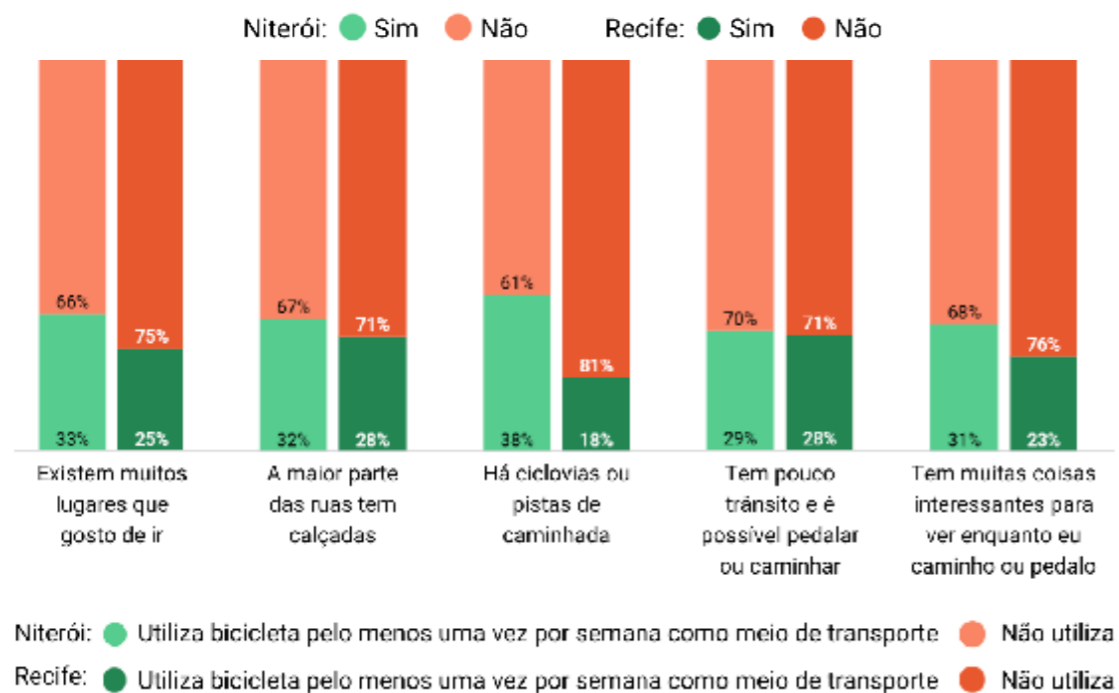
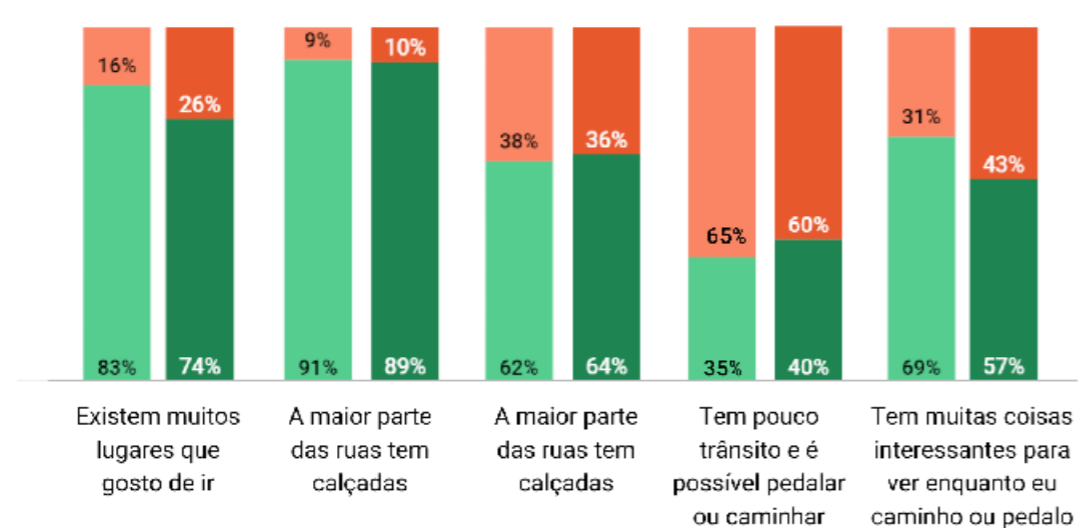
A PCB mostra, no gráfico 7, que em Niterói e Recife, a relação dos destinos para os ciclistas é a mesma: ir ao trabalho, para lazer e encontros sociais e para ir às compras, enquanto ir a escola ou a faculdade é o destino ao qual a menor parte dos ciclistas vai. Dessa forma, a maior parte dos usuários de bicicletas trabalha, e uma menor parte, estuda, sendo que 72,4% e 75,3% dos entrevistados de Niterói e Recife tem acima de 25 anos (Transporte Ativo, 2018), faixa etária comum inserida no mercado de trabalho. Assim, esses ciclistas apresentam diferentes destinos se comparado aos mais jovens, sendo a agilidade e praticidade um critério muito importante para essa maioria. Ainda sim, Recife tem percentualmente mais ciclistas que têm como destino o trabalho e menos que vão à escola e faculdade quando comparado a Niterói, sendo possível que a presença da Universidade Federal Fluminense (UFF) na cidade seja um fator de relevância para esses números, sendo o público jovem de Niterói o que utiliza mais a bicicleta como meio de transporte e, em Recife, mais adultos a utilizem.



As pesquisas com as EBAs, em ambas as cidades, Niterói e Recife, indicam que o destino mais frequente dos usuários se dá para o lazer, em seguida para estabelecimentos comerciais e então para os locais relativos a funções laborais, sendo que esse último obteve a mesma quantidade de usuários que os estabelecimentos comerciais em Recife. Dessa forma, é possível compreender melhor a diferença de motivações entre os ciclistas da PCB e das EBAs. Sendo que para os respondentes da PCB, que majoritariamente utilizam a bicicleta para ir ao trabalho e são assíduos - mas que também utilizam a bicicleta para lazer e encontros sociais - a praticidade, agilidade e custo são as motivações em destaque. Já para os respondentes das EBAs que majoritariamente utilizam a bicicleta para lazer, a motivação de saúde se destaca em relação às outras e a pouca adesão ao uso da bicicleta como meio de transporte no dia a dia se torna evidente visto os destinos pontuados acima, tornando compreensível que a frequência de idas ao trabalho se dá em vários dias da semana, enquanto o lazer que se dá em poucos dias ou pontualmente, impactando assim, a frequência de uso da bicicleta.

A seguir, vista a semelhança que os ciclistas da cidade de Niterói e Recife têm apresentado referentes aos locais de destino, a motivação para uso da bicicleta como meio de transporte e a assiduidade de uso e distâncias percorridas nas viagens mais frequentes, pode-se questionar se as motivações são suficientes para se utilizar a bicicleta mesmo que o ambiente de bairro não seja propício para seu uso. Assim, foram analisados os dados da pesquisa das EBAs referente ao ambiente de bairro e o uso da bicicleta como meio de transporte.

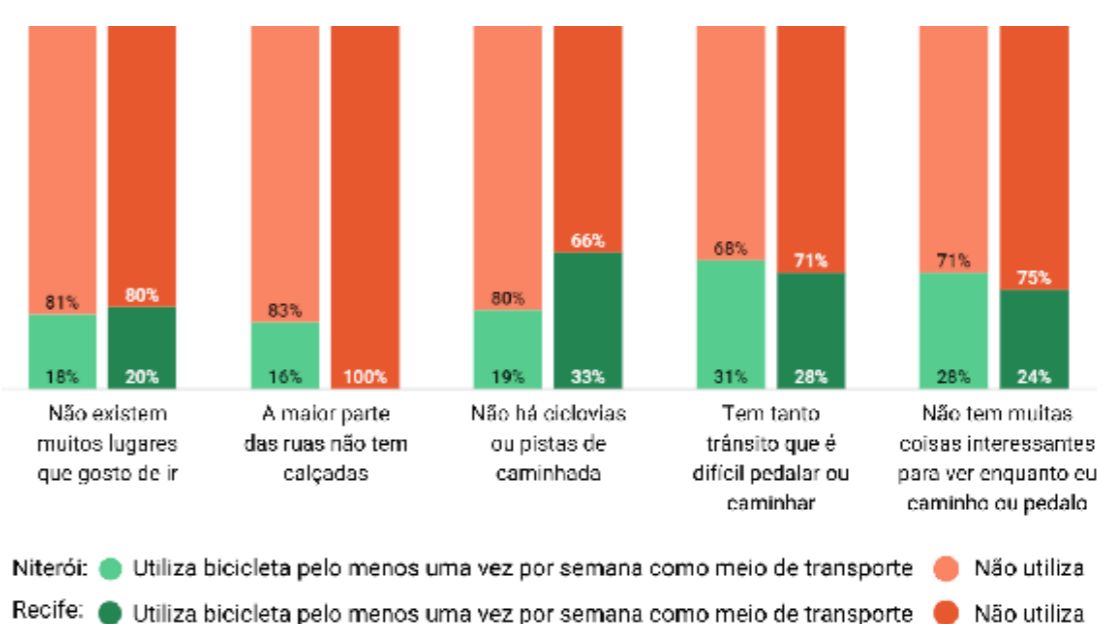
Os dados indicam condições semelhantes para os bairros das cidades de Niterói e Recife. Em ambas as cidades, a questão da infraestrutura de calçadas na maior parte dos bairros apresenta-se adequada, sendo o elemento mais presente dentre os destacados. Porém, quando se trata do espaço da bicicleta na cidade, a infraestrutura cicloviária ou para caminhadas se fazem menos frequentes, o que representa uma menor importância dessas infraestruturas por parte daqueles que cuidam da implementação dessas na cidade. Ademais, mesmo a maioria tendo lugares que gostem de ir, há uma redução de 14% e 17% para aqueles que têm coisas interessantes para ver enquanto andam ou pedalam pelo bairro, indicando que os percursos não são tão interessantes, tem pouca ou nenhuma qualidade visual e não são atrativos como locais específicos



aos quais as pessoas gostam de ir. Além disso, a questão de maior destaque no gráfico é o trânsito. A maioria indicou que o trânsito em seus bairros é muito intenso, reportando essa questão do trânsito do bairro como algo que dificulta pedalar ou caminhar, sendo aqui indicada como principal carência dos ambientes de bairro de ambas as cidades.

Dentre os que responderam positivamente sobre seus ambientes de bairro, é interessante analisar, quantos destes respondentes utilizam a bicicleta como meio de transporte, para entender qual a influência do ambiente de bairro na adoção da bicicleta como modal de transporte.

O gráfico 9 indica que a existência de ciclovia ou pouco trânsito - fatores mais indicados como menos presentes nos bairros (gráfico 8) - não fez com que mais pessoas utilizassem a bicicleta como meio de transporte em comparação aos outros fatores do ambiente de bairro. Dos respondentes que têm infraestrutura cicloviária apropriada em seu bairro, apenas 18% deles em Recife utilizam a bicicleta como meio de transporte pelo menos uma vez na semana, enquanto esse número é maior em Niterói. Sendo assim, a presença de infraestrutura específica não indica imediatamente adoção da bicicleta como meio de transporte. Esses resultados indicam que, mesmo os bairros oferecendo um item positivo ou mais em relação ao seu ambiente, a maioria dos usuários não utilizam a bicicleta nenhuma vez na semana para se locomover pela cidade.

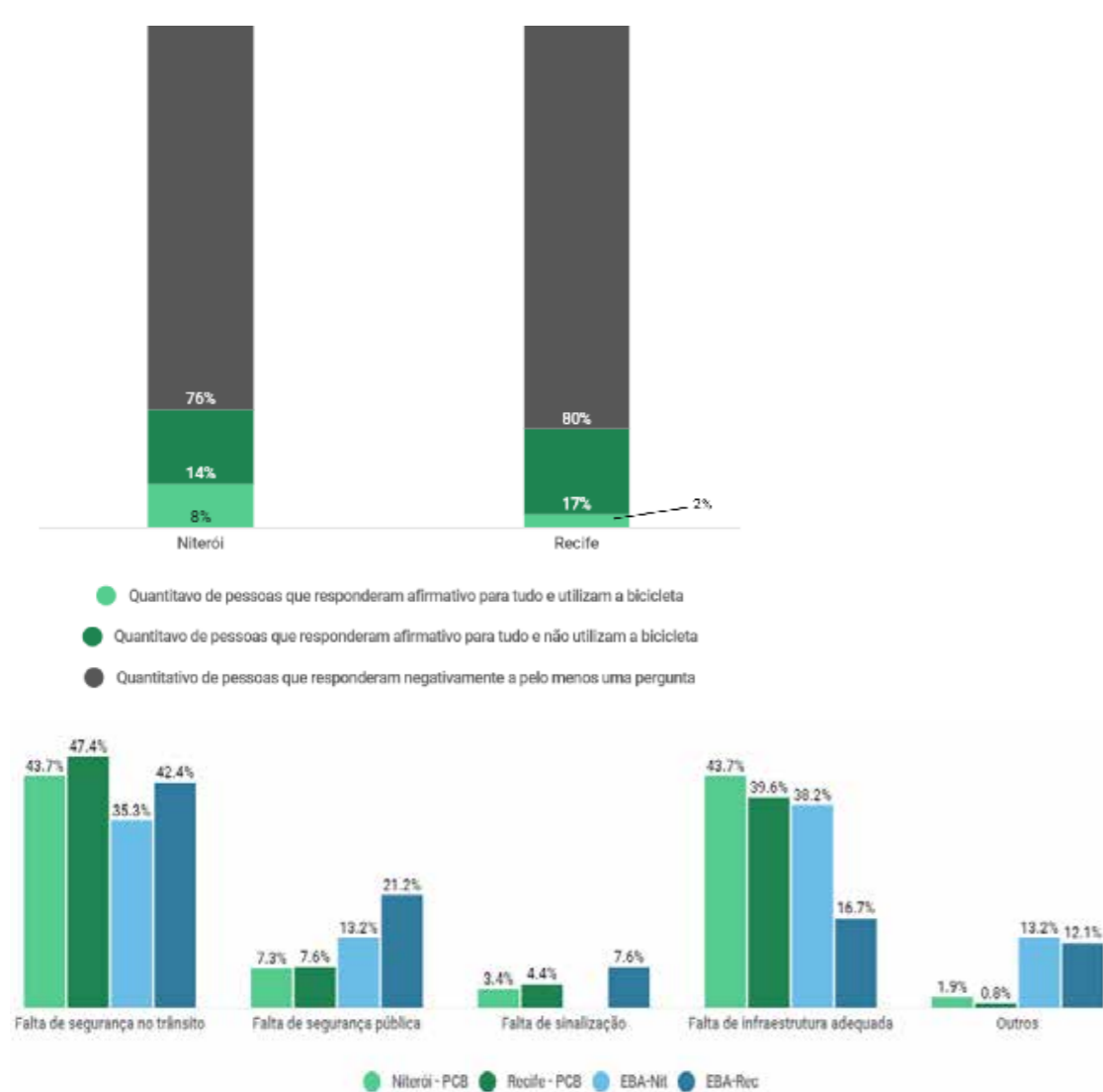


Se a utilização da bicicleta pelos participantes que responderam positivamente sobre seu ambiente de bairro em pelo menos uma pergunta apresenta-se baixo, pode-se continuar a entender essa influência do ambiente de bairro através do cruzamento dos dados dos participantes que responderam negativamente sobre seu ambiente de bairro em pelo menos uma pergunta.

O gráfico 10 indica que mesmo não existindo ao menos um dos itens que propiciem o uso da bicicleta no ambiente de bairro, na maioria dos casos, ainda existem pessoas que adotam a ciclomobilidade pelo menos uma vez na semana. A falta de infraestrutura de calçadas nos bairros é o fator que aparece como mais influente, enquanto o fator trânsito é o menos influente em ambas as cidades comparado aos outros fatores. Além disso, a falta de infraestrutura adequada à ciclomobilidade afeta mais niteroienses do que os recifenses.

Ao compararmos o gráfico 9 e 10, nota-se que na maioria dos casos, em ambas as cidades, os bairros que tem um ambiente com pelo menos um dos itens positivos, apresentam maior número de usuários de bicicleta percentualmente, em ambas as cidades, indicando que “A escolha dos indivíduos, no que se refere a realizar deslocamentos motorizados ou ativos (andar a pé e andar de bicicleta), sofre influência do desenho urbano, (...) e da presença de infraestrutura adequada ou não (...).” (XAVIER, 2013). A exceção a esse caso, é a cidade de Recife, em que os bairros com infraestrutura de ciclovias ou pista de caminhada apresentam menos usuários (18%), do que os ambientes de bairros que não apresentam essa infraestrutura adequada (33%). Além disso, outra exceção é a presença de muito ou pouco trânsito, na qual a comparação dos gráficos indica que sua presença mais intensa ou menos, não influencia tanto a adoção da bicicleta como meio de transporte pelo menos uma vez na semana em ambas as cidades.

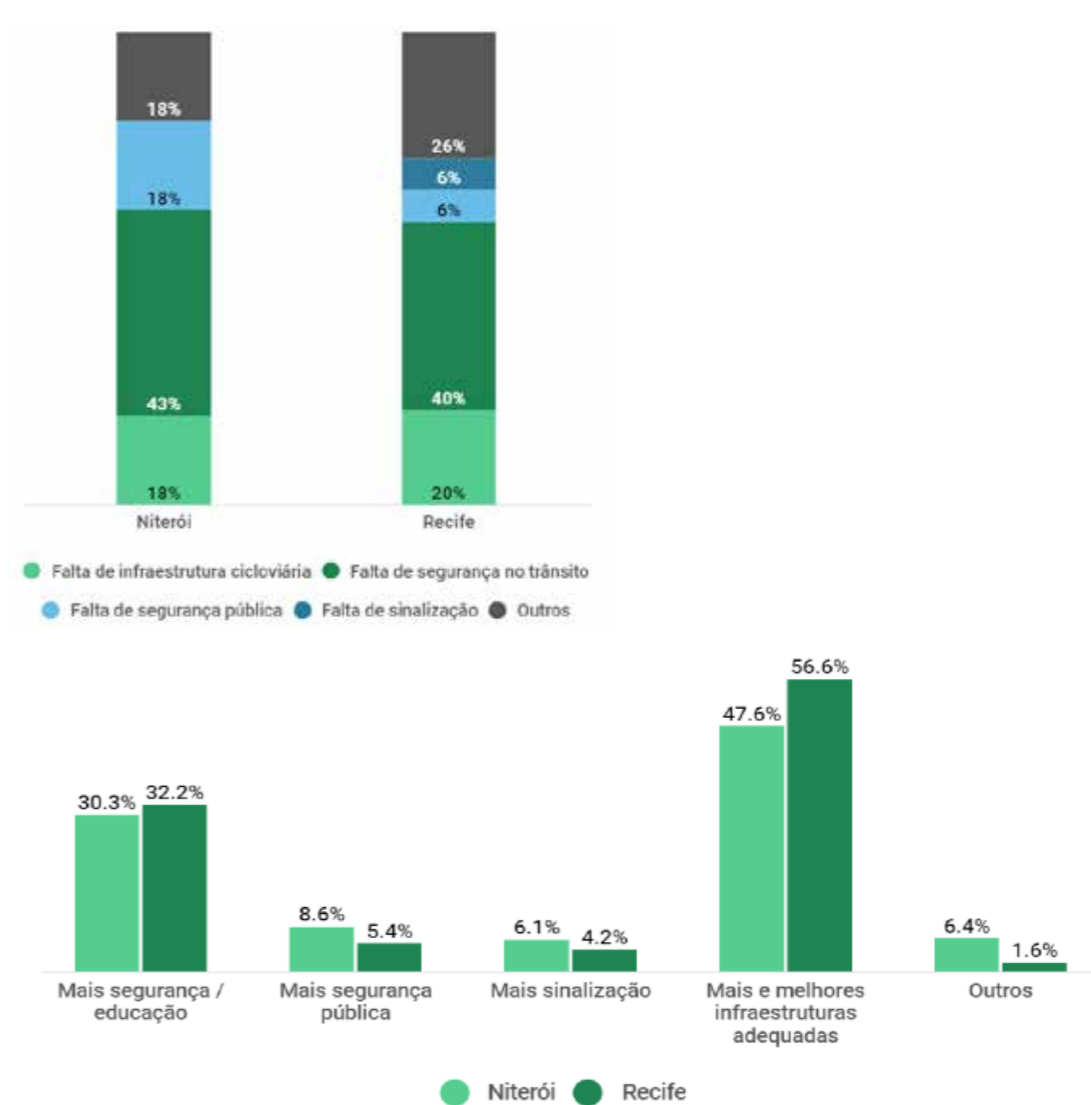
Após a observação dos dois cenários, propõe-se explorar a utilização da bicicleta como meio de transporte por aqueles que apresentam um ambiente de bairro propício ao uso da bicicleta, os quais responderam afirmativo a todas as proposições. Assim, define-se aqui o ambiente de bairro propício como aquele em que existem muitos lugares aos quais a pessoa goste de ir, em que a maioria das ruas tenha calçadas, em que exista ciclovia ou pistas de caminhada, em que o trânsito permita caminhar e pedalar, e em que exista muitas coisas interessantes para se ver enquanto se caminha ou pedala. Dessa forma visa-se compreender, dentre todos os respondentes, quantas pessoas vivem em um ambiente de bairro propício ao uso da bicicleta, e dentre esses, quantos de fato utilizam a bicicleta como meio de transporte.



O gráfico 11 aponta que do total de respondentes de Niterói e Recife, 76% e 80% não vivem em ambientes de bairro propícios para uso da bicicleta como meio de transporte, o que indica escassez de ambientes de bairros que apresentem todos os aspectos adequados para torná-lo propício para pedalar, não contribuindo para gerar uma cultura da bicicleta no meio urbano. Além disso, também indica que a “evolução da parcela modal nas cidades em desenvolvimento destaca seu desafio específico: enquanto o desempenho econômico nacional está melhorando, a parcela de viagens feitas a pé, bicicleta e transporte público vem diminuindo.” (SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL, 2017, p.50). Esse aumento no desempenho econômico nacional possibilita às pessoas adquirir um carro, o que pode ser mais confortável, prático e seguro quando não se tem uma cidade com infraestrutura que priorize outros modais de transporte ao automóvel.

Ainda dentro o total, apenas 26% e 19% vivem em ambientes de bairros propícios (responderam afirmativo para tudo), porém, dentre esses, 8% e 2% utilizam a bicicleta como modal de transporte pelo menos uma vez na semana, indicando que viver em um ambiente propício não garante a utilização da bicicleta como meio de transporte, podendo existir impeditivos como insegurança na pedalada, rotas de deslocamento muito longas, relevo percorrido e falta de conexão entre os sistemas de transportes públicos (O DESAFIO..., 2020), entre outros. Nesse contexto, cabe verificar quais os principais problemas, que os respondentes indicaram, no uso da bicicleta como meio de transporte, possibilitando a compreensão do que mais atrapalha a adoção da ciclomobilidade como forma de locomoção no meio urbano.

Através do gráfico 12 pode-se observar que a PCB mostra que em Niterói a falta de segurança no trânsito juntamente a falta de infraestrutura adequada representam 87,4% dos principais problemas enfrentados. A mesma pesquisa mostra que em Recife a falta



de segurança no trânsito é o problema mais enfrentado, e em conjunto com a falta de infraestrutura adequada, representam 87% dos principais problemas enfrentados. É compreensível que ambos os itens sejam considerados os maiores problemas visto que estão diretamente relacionados, pois quando uma infraestrutura adequada (pistas para ciclistas, calçadas, estratégias de *Traffic Calming*) não é implementada, pedestres e ciclistas correm maior risco de segurança no trânsito (SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL, 2017).

A pesquisa com a EBA-Rec indica que os problemas mais enfrentados pelos ciclistas são a falta de segurança no trânsito, seguida da falta de segurança pública - a qual não é apontada como problema mais enfrentado na PCB, nem pela EBA-Nit, podendo ser uma percepção específica de alguns usuários de Recife, ou problema predominante em certos bairros de Recife. Já a pesquisa com a EBA-Nit indica resultados mais próximos da PCB, tendo como problema mais enfrentado a falta de infraestrutura adequada, seguido de falta de segurança no trânsito. Assim, como colocado anteriormente, ambos os problemas estão relacionados e são indicados como os principais em ambas as cidades. Como afirma *Sustainable Mobility for All* (2017, p.75), “89% das vias em que as bicicletas estão presentes e o tráfego flui a 40km/h ou mais não tem infraestrutura cicloviária.” Esses dados revelam a correlação entre a falta de segurança no trânsito com a falta de infraestrutura cicloviária adequada, o que acarreta em maiores riscos para o ciclista e desencorajamento a utilização da bicicleta.

Depois de observar os impedimentos para maior uso da bicicleta como meio de transporte urbano pela perspectiva de ambas as pesquisas, pode-se avaliar quais os principais impedimentos para aqueles que indicaram viver em um ambiente de bairro propício ao uso da bicicleta como meio de transporte, como já indicado anteriormente.

O gráfico 13 indica que tanto em Niterói como em Recife, o mesmo problema apresenta-se como principal: a falta de segurança no trânsito. Em cada cidade os outros impeditivos seguem ordens diferenciadas, tendo a falta de infraestrutura adequada como item relevante. Em Recife, a opção “outros” foi a segunda maior em destaque. Essa resposta pode se dar pela razão dos participantes das EBAs estarem iniciando a pedalada e ainda não terem segurança própria para utilizá-la na cidade, não terem bicicleta ou mesmo terem que percorrer distâncias muito longas no seu dia a dia.

Esses resultados reforçam que para os ciclistas, as estradas principais são mais perigosas do que as estradas secundárias, e a presença de instalações para bicicletas - ciclovias rodoviárias, ciclovias sinalizadas e ciclovias fora da estrada - estão associadas ao menor risco (*SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL*, 2017), isso por que “a velocidade excessiva dos veículos individuais motorizados tem impacto direto nesses índices, visto que é um importante fator de risco de lesões causadas pelo trânsito.” (BID, 2021, p.62)

Por fim, diante dos problemas que foram apontados pelos respondentes como principais, cabe observar quais seriam os elementos que fariam as pessoas pedalarem mais.

A PCB mostra, que tanto em Niterói, quanto em Recife, mais e melhores infraestruturas adequadas fariam as pessoas pedalarem mais. A falta de infraestrutura que tinha sido apontada como segundo maior impedimento, aqui é colocada como o principal fator que se melhorado, incentivaria as pessoas a utilizarem a bicicleta, indicando que esse fator, por mais que não seja o impeditivo mais apontado, é a principal razão que faria as pessoas pedalarem mais. Em segundo, mais segurança/educação são indicadas como fatores que também fariam com que as pessoas pedalassem mais. Esses dois fatores juntos, correspondem a 77,9% e 88,8% do total. Assim, essas mudanças sendo realizadas na cidade, podem proporcionar a criação da cultura da bicicleta, incentivando as pessoas a adotá-la como meio de transporte.

Além disso, tais mudanças visam melhorar a segurança de pedestres e ciclistas, o que não apenas beneficiará diretamente esses usuários, mas também impactará outros usuários motorizados, principalmente motociclistas. Juntamente ao impacto direto na redução das lesões relacionadas a colisões, há benefícios adicionais para a saúde ao promover o uso de transporte ativo (a pé e de bicicleta), assim como os impactos ambientais positivos relacionados à saúde (menos poluição do ar, menos ruído) e o impacto físico que trará benefícios para a saúde relacionados ao exercício (*SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL*, 2017). Além disso, a expansão da infraestrutura adequada na cidade proporcionará caminhos cicláveis e rotas convidativas aos usuários, sendo possível a integração dos bairros (o que se faz muito importante visto que as pessoas percorrem distâncias médias de até 7km (gráficos 1 e 2), o que engloba seu bairro e os adjacentes) através de uma malha cicloviária, o que incentivará a adoção da bicicleta como meio de transporte. Ademais, proporcionar mais segurança e educação no trânsito através de sinalização, de redução das velocidades máximas das vias e de segregação do ciclista do fluxo de veículos automotores, é outra estratégia que permitirá o ciclista deslocar-se pela cidade com mais segurança e tranquilidade, oferecendo menos riscos à vida desses, incentivando assim a adoção da bicicleta para mobilidade cotidiana. Esses incentivos podem acarretar em uma troca de modais de transporte por parte dos usuários, os quais deixarão de utilizar veículos motorizados para utilizar a bicicleta, o que consequentemente reduzirá o número de veículos nas ruas e o trânsito dos bairros e das cidades. Assim, os ambientes de bairros podem se tornar mais agradáveis, apresentando menor poluição sonora e olfativa, além de se tornarem mais seguros para idosos, crianças, ciclistas e pedestres.

Considerações Finais

Como foi apresentado, a maior parte dos resultados dispostos neste artigo, fruto da comparação entre a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro (PCB), realizada pela organização Transporte Ativo (2018), e a pesquisa realizada pelo grupo de pesquisa ETTA em parceria com as EBA-Nit e EBA-Rec, indicam a semelhança que as cidades de Niterói e Recife têm em relação ao perfil dos seus ciclistas (no que se trata da sua motivação, destinos, impeditivos e incentivos para uso da bicicleta) e a influência do ambiente de bairro no uso da bicicleta como meio de transporte. Cabe destacar que o quantitativo de respondentes não representa uma amostra, mas sim um indicativo.

Ambas as cidades têm a maior parte dos ciclistas realizando trajetos mais frequentes de até 7 km, fazendo com que seus ambientes de bairro, assim como os dos bairros adjacentes, sejam os mais utilizados nesses trajetos.

Como motivações principais para o uso da bicicleta como meio de transporte, as duas cidades apresentam o fator praticidade e rapidez como principal na PCB e a característica de ser mais saudável na pesquisa com os participantes das EBAs. Esses dados indicam também a diferença de prioridade entre os ciclistas, visto que os respondentes da PCB são ciclistas frequentes, e os das EBAs estão iniciando ou aprimorando a pedalada.

Além disso, sobre a assiduidade, as duas pesquisas também apresentam resultados diferenciados, sendo que na PCB, 80% dos respondentes utilizam a bicicleta de 5 a 7 dias da semana em ambas as cidades. Já a pesquisa com os participantes das EBAs, indica que acima de 69% dos participantes não utilizam a bicicleta como meio de transporte em nenhum dia da semana em ambas cidades.

Mais uma divergência entre as pesquisas se dá em relação ao destino, que novamente se igualou entre as duas cidades. A PCB apresenta o trabalho como destino mais frequente dos usuários e a pesquisa realizada em parceria com as EBAs apresenta o lazer como destino mais frequente. Acredita-se que a divergência entre tais dados se dá, mais uma vez, pelo público alvo de cada pesquisa, sendo a PCB focada em ciclistas que utilizam a bicicleta pelo menos uma vez por semana e a das EBAs focada nos seus participantes, que não são necessariamente ciclistas, mas que estão no começo da sua jornada como ciclistas ou possuem interesse em ingressar nesse segmento.

Tratando-se do ambiente de bairro, os dados indicam que ambas as cidades apresentam resultados muito semelhantes, com infraestrutura boa na maioria dos bairros, porém, apresentando mais deficiências ao que tange a infraestrutura cicloviária e o trânsito. Além disso, pode-se notar que os dados indicam que independente da presença de infraestrutura, em ambas as cidades, as pessoas que pedalam se fazem presentes, mas mesmo assim, a presença de infraestrutura leva mais pessoas a pedalarem. A presença de infraestrutura não é uma garantia que a maioria das pessoas utilizam a bicicleta como meio de transporte, já que os dados indicam que pessoas que têm ambientes de bairros propícios para utilizar a bicicleta, em sua maioria não utilizavam a bicicleta como meio de transporte. Dentre todos os respondentes, aqueles que têm um ambiente de bairro propício a essa atividade e utilizam a bicicleta ao menos uma vez na semana, representam 8 % em Niterói e 2% em Recife.

Para ambas as cidades, em ambas as pesquisas, a falta de segurança no trânsito e a falta de infraestrutura cicloviária adequada representaram os maiores impeditivos para adoção da ciclomobilidade como meio de deslocamento. Em Recife, a questão da segurança pública se mostrou como forte impeditivo entre os participantes da EBA.

Por fim, de acordo com a PCB, em Niterói e Recife, mais e melhores infraestruturas adequadas e mais segurança/educação são os pontos importantes para que as pessoas pedalem mais. Assim, devido a sua semelhança, é compreensível que tanto Niterói quanto Recife tenham sido escolhidas como cidades líderes da campanha global de cidades pedaláveis (NITERÓI, 2021 e RECIFE, 2021).

O principal desafio enfrentado para a realização dessa pesquisa em parceria com as EBAs foi o pequeno número de respondentes dos formulários. Por isso, os resultados apresentados aqui não se referem a uma amostra, mas um indicativo do cenário ciclístico das duas cidades. Recomenda-se que a pesquisa seja continuada, com a coleta de dados de mais respondentes participantes das EBAs não somente de Niterói e Recife, mas de outras cidades e da utilização da PCB do ano de 2022 referente à pesquisa de campo realizada em 2021.

Ademais, recomenda-se, também, um novo direcionamento de público, considerando que a PCB aborda os ciclistas que utilizam a bicicleta com frequência, seria interessante que fosse desenvolvida uma pesquisa para abordar os impedimentos que os não ciclistas encontram nas cidades para adotarem a ciclomobilidade e quais elementos os incentivariam a passar a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Essa pesquisa se esforçou para também abordar esse outro público que não utiliza a bicicleta, mas que são fortes candidatos a se tornarem adeptos do ciclismo urbano. Essa outra esfera dos não usuários de bicicleta, são aqueles que irão aumentar a quantidade de ciclistas nas cidades e gerarão um efeito definido por GEHL (2015):

O volume do tráfego de bicicletas é um dos mais significativos fatores de segurança para o sistema ciclístico. Quanto mais bicicletas, mais atenção o motorista deverá ter, além de ficar constantemente em alerta. Há um considerável efeito positivo quando o tráfego de bicicletas atinge certa 'massa crítica'. (GEHL, 2015, p.186)

Além desse novo direcionamento de público, também pode-se fazer estudos comparativos entre ambientes de bairros específicos, analisando sua infraestrutura cicloviária através da percepção dos moradores através de pesquisas quantitativas e qualitativas. Para isso, é ideal que existem diversas respostas e opiniões de diferentes moradores do mesmo bairro para que seja possível analisá-lo com mais precisão a fim de propor mudanças sólidas e práticas para as necessidades de cada cenário específico.

Concluindo, os resultados indicaram que Niterói e Recife são cidades relativamente bem estruturadas quando se trata do ambiente de bairro, mas apresentam bastante espaço para melhora e desenvolvimento, especialmente no que diz respeito à questão da infraestrutura adequada à ciclomobilidade e ao aumento da segurança no trânsito da cidade, sendo que ambas as soluções, como indicado, incentivarão mais pessoas a pedalar.

Agradecimentos

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de Pesquisa de Iniciação Científica (PIBIC) concedida a Bruna Beatriz Bortoletto Macciantelli.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pela bolsa de Iniciação Científica (IC) concedida a Raquel Bourquard.

Referências

FECOMERCIO, *Plano de Desenvolvimento do Bairro: Uma Metodologia Participativa*. São Paulo, SP, 2013.

GEHL, J. *Cidade para pessoas*. Ed.3. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HULL, A.; O'HOLLERAN, C. *Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling?* Urban, Planning and Transport Research: An Open Access Journal, Vol. 2, No. 1, 369-406, out.2014

LAMAS, J. R. G. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, 1993.

LYNCH, K. *A Imagem da Cidade*. Edições 70, 1960. 193 páginas.

Banco Interamericano de Desenvolvimento [BID]. *Mobilidade por bicicleta*. Brasília: labs, 2021. 138 p. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/copy_of_CTR_Bicicleta.pdf. Acesso em: 24 jan. 2022.

MOREIRA, H.J.; VIEIRA, J.P.B.; DITTERT, L.F.; MIRANDA, A.C.M.; RECK, Y.B. *Infraestruturas provisórias para a Mobilidade Ativa: Medidas de ciclomobilidade para adaptar as ruas no combate à pandemia*. UCB / Cicloguaçu. Curitiba, 2020. 57 p. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/infraestruturas-provisorias-para-a-mobilidade-ativa-medidas-de-ciclomobilidade-para-adaptar-as-ruas-no-combate-a-pandemia/>. Acesso em: 14 jan. 2022.

MOTTA, R.A.; SILVA, P. C. M.; BRASIL, A. C. de M. *Desafios da mobilidade sustentável no Brasil*. Revista dos Transportes Públicos, ANTP, Ano 34, p. 25-48, 2º quadrimestre, 2012.

NITERÓI. PREFEITURA DE NITERÓI. *Niterói é escolhida cidade líder na campanha global Cidades Pedaláveis*. 2021. Disponível em: <http://www.niteroi.rj.gov.br/2021/12/16/niteroi-e-escolhida-cidade-lider-na-campanha-global-cidades-pedalaveis/>. Acesso em: 24 jan. 2022.

O DESAFIO da micromobilidade, os gatilhos e barreiras no Brasil para o desenvolvimento da micromobilidade nos próximos meses. Online: Tembici, 2020. 1 vídeo (96 min.). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AUMCsyT5GAw>. Acesso em: 14 jan. 2020.

ONU. *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11: cidades e comunidades sustentáveis*. Cidades e comunidades sustentáveis. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 15 jan. 2022.

PONTES, T. F. *Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, 2010.

PUCHER, John; BUEHLER, Ralph. *Cycling towards a more sustainable transport future*. *Transport Reviews*, online, v. 37, n. 6, p. 689-694, 19 jun. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>. Acesso em: 15 jan. 2022.

PUCHER, J.; BUEHLER, R. *Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany*. *Transport Reviews*, Vol. 28, 2008. Disponível em: <http://www.cycle-helmets.com/irresistible.pdf>. Acesso em: 24 jan.2022

RECIFE. AUTARQUIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO DO RECIFE. *Recife foi escolhido como uma das cidades líderes da campanha global Cidade Pedaláveis*. 2021. Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/recife-foi-escolhido-como-uma-das-cidades-lideres-da-campanha-global-cidade-pedalaveis>. Acesso em: 24 jan. 2022.

SUSTAINABLE MOBILITY FOR ALL (Washington Dc). *Global Mobility Report 2017: tracking sector performance*. 2017. Licença: Creative Commons Attribution CC BY 3.0. Disponível em: <https://www.sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017>. Acesso em: 28 dez. 2021.

TEIXEIRA, C. A., EDRA, F. P. M. *Bicicleta no planejamento urbano e nas Estratégias: um aproveitamento para o turismo*. Revista Turismo & Desenvolvimento, n° 30, p.37-49, 2018.

TRANSPORTE ATIVO (2018). *Perfil do Ciclista 2018*. 2018. Disponível em: <http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>

EXPERIÊNCIAS CIDADÃS

Reflexões sobre os deslocamentos de crianças nos trajetos escolares

CITIZEN EXPERIENCES
Reflections on the displacements of children on school routes

Diego Freire Martins¹ e Verônica Maria Fernandes de Lima²

Resumo

As crianças são geralmente invisibilizadas nos processos decisórios da vida urbana, consideradas apenas as cidadãs do futuro e confinadas em ambientes privados com deslocamentos vertiginosamente mais motorizados sob o argumento de segurança e bem-estar. Há uma lacuna na investigação da relação criança-cidade em contextos fora das grandes cidades. Assim, o objetivo deste artigo foi analisar as características dos vínculos das crianças com o ambiente urbano em Quixadá/CE a fim de indicar (des)potencialidades para o desenvolvimento de uma formação cidadã na cidade. A metodologia foi baseada na produção de mapas afetivos para compreensão das representações e vínculos aos trajetos escolares. Os resultados indicaram que as crianças que adotaram modais ativos tiveram mais conhecimento ambiental e se vincularam de modo mais crítico aos trajetos, oportunizando a experiência e desenvolvimento de vínculos da criança com o espaço público e, conseqüentemente, de potenciação cidadã.

Palavras-chave: mobilidade urbana de crianças, mobilidade ativa, espaço público, vínculo ao lugar, cidadania.

Abstract

Children are generally invisible in the decision-making processes of urban life, considered only the citizens of the future and confined in private environments with vertiginously more motorized displacements under the argument of safety and well-being. There is a gap in the investigation of the child-city relationship in contexts outside large cities. Thus, the objective of this article was to analyze the characteristics of children's place attachment with the urban environment in Quixadá/CE in order to indicate (dis)potentialities for the development of a citizen formation in the city. The methodology was based on the production of affective maps to understand representations and place attachment to school routes. The results indicated that children who adopted active modalities had more environmental knowledge and were more critically place attachment to the routes, providing opportunities for the child to experience and develop place attachment with the public space and, consequently, citizen empowerment.

Key-words: children's urban mobility, active mobility, public space, place attachment, citizenship.

¹ Doutorando em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: diego.martins@fau.ufrj.br.

² Professora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Doutora em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). E-mail: verolima04@gmail.com.

Introdução

Este estudo³ faz parte de uma discussão mais ampla sobre a relação criança-cidade, na qual a criança enquanto um dos grupos mais dominados da sociedade, é geralmente invisibilizada nos processos decisórios do espaço urbano e da coletividade. A criança tem vivenciado cada vez menos o espaço público, sendo deslocada para o plano privado (OLIVEIRA, 2004). É necessário reconhecê-las enquanto cidadãs e sujeitos ativos do presente e não somente como cidadãos do futuro. Elas constroem suas experiências no hoje e devem ser ouvidas agora.

A diminuição da mobilidade urbana das crianças, sobretudo independente (sem a supervisão direta de adultos), é um fenômeno registrado em diversos países, especialmente nas grandes cidades de nações emergentes, como o Brasil (SABBAG; KUHNNEN; VIEIRA, 2015). Essa tendência tem diminuído consideravelmente o próprio conhecimento ambiental das crianças que têm na experiência ao se deslocar na cidade, um dos elementos fundamentais para sua aquisição (TONUCCI *et al.*, 2002).

Isso vem impactando na vivência das infâncias ao alterar os níveis de atividades físicas, o desenvolvimento mental e social; e suas competências espaciais. Por outro lado, quando as crianças desfrutam de maior autonomia, em especial na cidade, tem-se um melhor desenvolvimento físico, cognitivo, emocional e social, passando a explorar mais o ambiente, criando um sentido de pertencimento (KYTTÄ, 2004).

Esse sentido de pertencimento é fundamental na relação da criança com a cidade. Compreendemos essa discussão balizada por Gabriel Moser (1998) a respeito da inter-relação pessoa-ambiente, na qual mutuamente o ser humano transforma e é transformado por seu entorno. A criança pode transformar o espaço público em seu lugar, a partir do conhecimento do mesmo e ao criar laços afetivos com o meio. Ela cria vínculos com o espaço transformando-o em lugar, passando a ter um sentido não só físico/geométrico, mas também afetivo/simbólico (TUAN, 2012, 2013).

O registro do distanciamento da criança em relação a cidade é problemático para a própria cidade, à medida que se não há crianças ou outros grupos vulneráveis como idosos e deficientes, os espaços públicos se deterioram ainda mais rapidamente. Perdem-se características da cidade como lugar de encontro, de troca entre pessoas. Com essa ausência, os próprios governantes perdem o sentido de compromisso de se encarregar das crianças e demais grupos vulneráveis. É um círculo vicioso que se retroalimenta nessa lógica, acabando por transferir para o responsável legal pela criança a figura de proteção, o que acaba por eximir o poder público de garantir o acesso desse público à cidade, ao lazer e a exploração do espaço público enquanto direitos (TONUCCI *et al.*, 2002).

Desse modo, resolvemos pesquisar fora dos grandes centros, já que há menos pesquisas sobre os deslocamentos e vivências de crianças nesse cenário (SABBAG; KUHNNEN; VIEIRA, 2015) e o nível de urbanização afeta a mobilidade e as vivências das crianças, quanto mais urbanizadas, tende-se a ter menos liberdades (CORDOVIL; LOPES; NETO, 2015). No Brasil, as cidades não metropolitanas e de pequeno-médio portes reproduzem problemas urbanos de grandes áreas, como a violência urbana e infraestrutura precária dos espaços públicos. Todavia, conservam especificidades de núcleos menores, como possibilidades de redes comunitárias mais fortes.

³ Este estudo é parte da dissertação de Martins (2021) que investigou as experiências na mobilidade urbana de crianças nos trajetos casa-escola-casa em Quixadá, no Estado do Ceará. O estudo completo discute com mais profundidade tanto o campo empírico, quanto a discussão teórico-metodológica tensionada aqui.

Essas maiores possibilidades de redes comunitárias, dentre outros fatores, levam à criança a entender seu posicionamento para além do individual, aspirando ao pensamento do bem-estar coletivo e, por consequência, de uma formação para a cidadania. De acordo com Bomfim (2010), a qualidade de ser cidadão está diretamente relacionada ao espaço onde o sujeito vive e constrói seus modos de vida, logo, investigar como ele se percebe e vincula a esses locais torna-se um acesso a descobrir as possibilidades cidadãs das crianças de um determinado contexto.

Por isso, chegamos a seguinte pergunta de partida: como se dão os vínculos das crianças aos espaços públicos de uma cidade não metropolitana brasileira e as possibilidades cidadãs a partir desse imperativo? O que nos levou ao **objetivo** deste artigo que foi **analisar as características dos vínculos das crianças com o ambiente urbano em Quixadá/CE a fim de indicar (des)potencialidades para o desenvolvimento de uma formação cidadã na cidade.**

Nas próximas seções apresentamos discussões relacionadas à vinculação da criança ao espaço público como possibilidade cidadã. Em seguida, o percurso metodológico realizado para feitura deste manuscrito. Na sequência, tivemos o tópico de resultados e discussões e, por fim, nos debruçamos sobre as considerações finais do artigo, agradecimentos e a indicação das referências utilizadas.

A Vinculação ao Espaço Público como Possibilidade Cidadã

A vivência dos indivíduos nos espaços públicos se dá por uma inter-relação pessoa-ambiente, mutuamente o ser humano transforma e é transformado por seu entorno (MOSER, 1998). A criança pode transformá-lo em lugar (espaço significativo e simbólico) pelo conhecimento ambiental e laços afetivos (TUAN, 2013) desenvolvendo à vinculação ao lugar. O vínculo da criança ao lugar pode ser positivo ou negativo, agradável ou desagradável; no tempo atual, passado ou futuro, escala variada (casa, rua etc.) e as pessoas que se relacionam (vizinhos, por exemplo). Ele compõe nossa identidade e pode instaurar o sentimento de pertencimento a um lugar, essencial para apropriação e cuidado do ambiente (GIULIANI, 2003).

O vínculo ao lugar é decorrente de uma avaliação e equilíbrio entre as necessidades físicas e psicológicas do indivíduo e as características do ambiente. Parte dos fatores mais significativos para a criação desse vínculo são: duração e intensidade do laço (nível de singularidade); desejo de permanecer em contato com o lugar (sentido de estabilidade); o sinônimo de segurança; à alegria do (re)encontro e a angústia provocada pela separação (GIULIANI, 2003), sendo dividido por Elali e Medeiros (2011) em três dimensões (Quadro 1):

DIMENSÃO FUNCIONAL	DIMENSÃO SIMBÓLICA	DIMENSÃO RELACIONAL
Relacionada ao espaço físico como atrator ou inibidor de movimentos e comportamentos dos sujeitos, gerando sensação de bem-estar e produtividade.	Conteúdo de origem sociocultural e individual atuando como intermediário nas relações humano-ambientais, modificando como o sujeito compreende e age nas situações.	Interação dinâmica através do envolvimento cotidiano social (principalmente amigos e familiares) e as características ambientais, favorecendo a definição de identidade pessoal e comunitária.

Quadro 1 - Dimensões da vinculação ao lugar. Fonte: Elali e Medeiros (2011), adaptado pelos autores, 2021.

Para registrar essa vinculação ao lugar, é possível acessarmos a representação de imagens mentais com mapas mentais criados por Kevin Lynch (1982) e ampliado pelo Instrumento Gerador dos Mapas Afetivos de Bomfim (2010) que reúne aspectos cognitivo-perceptivos do primeiro e adiciona camadas afetivas. Ao vivenciar a cidade, os indivíduos apreendem o ambiente através do corpo e sentidos, podendo representar e manipular significados sobre ele através de imagens mentais. Na criança, com o avançar da idade, as vivências aumentam (da casa, da rua, etc.) e a imagem se complexifica (LYNCH, 1982; VIGOTSKI, 2011).

Essa imagem armazenada gera o conhecimento ambiental, essencial para o vínculo e orientação no espaço. Esse conhecimento pode ser acessado pelo mapa mental que demonstra a imagem do ambiente nas dimensões de identidade, estrutura e significado⁴ e é representado em desenho ou maquete (LYNCH, 1982). A formação da imagem é uma resposta que parte de um indivíduo integral, na qual a relação com o ambiente é, ao mesmo tempo, cognitiva e afetiva (BOMFIM, 2010).

Na criança, o desenho é uma indicação direta do conhecimento, emoções, imaginação e memória. É necessário que o pesquisador acompanhe o processo de produção do desenho, pois os sentidos das representações não estão no traço em si, mas na relação entre a linguagem falada aliada as formas e cores usadas no desenho. O imaginário e o real da criança ao desenhar se apresentam na relação entre a percepção e afetos com o mundo (FERREIRA, 1998), ter essa referência dos sentidos compreendendo como o habitante se implica na cidade já é um indicador da sua ação no ambiente urbano. Assim, a representação pelos mapas mentais é então expressão da ética e cidadania na cidade (BOMFIM, 2010).

Para Sarmento (2018) cidade pode potencializar ou despotencializar o desenvolvimento cidadão da criança. Ele despotencializa quando busca domesticar e insularizar à criança na vivência predominante em espaços de controle, como playgrounds, ou fechados; quando dualiza a criança, oferecendo de modo desigual oportunidades e cumprimentos de direitos a partir de classe social, gênero, etc.; quando reduz a criança a institucionalização, por exemplo, a escola é um dos únicos espaços de vivência da criança na vida cotidiana fora da residência.

No entanto, para o autor, a cidade também pode ser *locus* de potenciação cidadã da criança, sobretudo através do espaço público – por excelência, local de interações sociais múltiplas, na qual as funções da vida individual e coletiva têm protagonismo. As políticas públicas têm papel central na potenciação cidadã, principalmente no reconhecimento e participação da criança nas decisões da vida pública que as envolve. Sarmento (2018) diz que os espaços da cidade precisam permitir (Quadro 2):

Fatores	Descrições
Personalização	A criança consegue atribuir valor específico ao local, para isso, os espaços precisam ser vivenciados e a partir de sua afetação (apego ou rejeição), construir seus mapas de circulações e permanências, etc.

4 Estrutura: “Relação estrutural ou espacial do objeto com o observador e com os outros objetos”; Identidade: “O que implica a sua distinção de outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade separável”; e Significado: “Deve ter um significado emocional ou prático para o observador” (LYNCH, 1982).

Quadro 2 - Fatores de potenciação da cidade para a cidadania da criança. Fonte: Sarmento (2018), adaptado pelos autores, 2021.

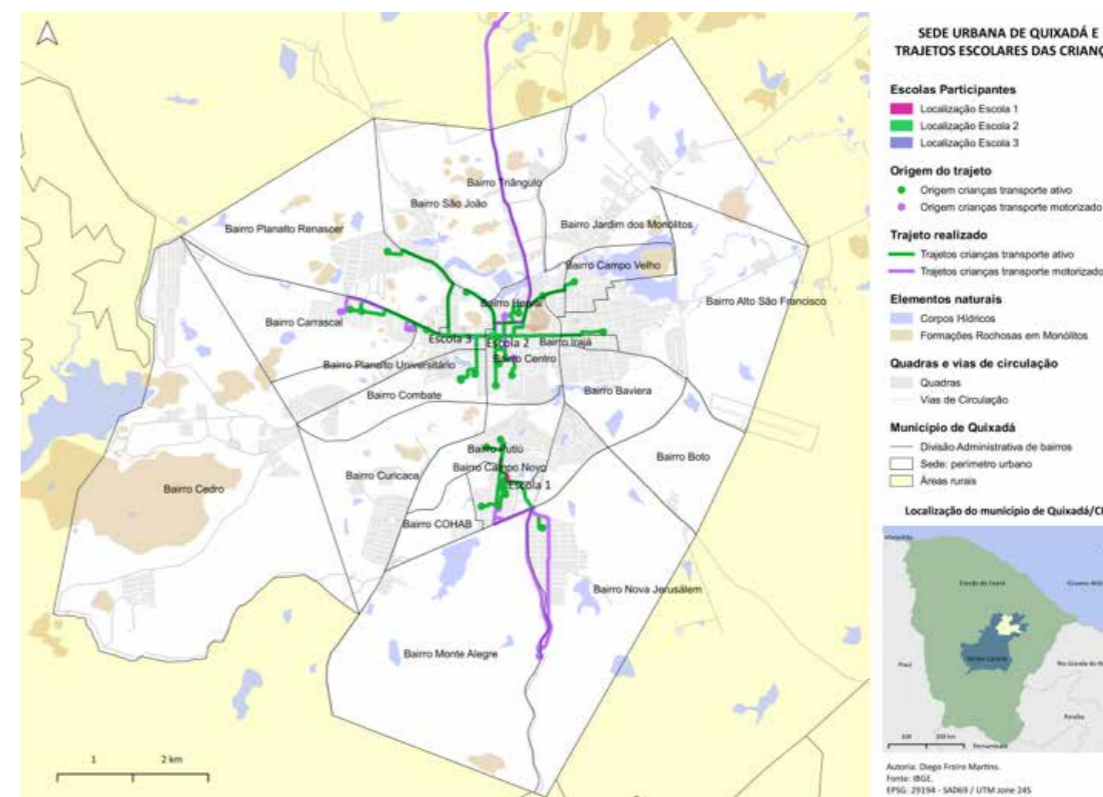
"Affordance"	Conceito derivado da Psicologia Social referente às propriedades dos objetos ou do contexto ambiental que podem ser apropriados e percebidos pelo sujeito. Esse conceito visa registrar a oportunidade que esses objetos ou meios oferecem para a construção da personalidade e das ações do sujeito. A interpretação desses elementos (edifícios, ruas, jardins etc.) oferecem diferentes oportunidades perceptivas às crianças e adultos. Então ela tem relação positiva ou negativa a depender também do indivíduo.
Participação	À criança é conferida uma restrição de participar socialmente dos processos decisórios da cidade. Ela acontece em razão de estar afastada da ação política direta, em que não pode ser agente político ativo com direito a voto e ser eleita por órgãos de representação. No entanto, as crianças não deixam de ter opiniões e propostas para a cidade. A Convenção sobre os Direitos da Criança consagra o direito à participação, na qual as diferentes infâncias precisam ser ouvidas e consideradas nas ações que influenciam sua própria vida. A participação das crianças não elimina a necessidade de proteção por parte dos adultos, essa resulta das dinâmicas de reconhecimento das crianças como atores sociais e sujeitos da cultura, não como meros reprodutores da ordem social e cultural adulta. Isso vitaliza a vida democrática em torno do sentido do bem comum.
Urbanidade	A criança se configura como geração enquanto capacidade política de desenvolver a urbanidade: pela participação na vida comum, as crianças apercebem-se das relações de poder, vínculos sociais, geracionais, de classe, etnia, gênero e, nesse contexto, confrontam-se com as suas fragilidades. Esse conhecimento é fundamental à sua afirmação como cidadãs.

Essas implicações e possibilidades de implicação da criança com a cidade oferece a oportunidade de orientação dentro de uma estrutura-para-ação, na qual o sujeito avalia o ambiente e qualifica-o, decidindo como agir e, conseqüentemente sua postura sobre ele de modo ético (para que age) e a político (como e por que age) (BOMFIM, 2010). A ética não referente às subjetividades individuais, mas construtos das vivências das crianças no espaço público, sendo visto como parte de sua formação cidadã em que se baliza, simultaneamente, pela preocupação com a dimensão individual e o bem-estar coletivo.

Desenho Metodológico

O percurso metodológico foi baseado nas seguintes etapas: (i) produção de mapas afetivos; (ii) criação de subgrupos a partir das experiências de mobilidade urbana das crianças; (iii) interpretação e identificação de elementos dos mapas afetivos que potencializem à vinculação positiva aos espaços públicos em Quixadá/CE.

Este artigo foi caracterizado enquanto estudo exploratório e um Estudo de Caso. O método utilizado foi misto, ao aliarmos dados quantitativos e qualitativos. A composição da amostra foi ora por julgamento na escolha das escolas (critério centro e periferia), ora por conveniência (disposição dos participantes em participar). O período de coleta de campo com participantes foi de janeiro a março de 2020, antes do reconhecimento da pandemia de Sars-Cov-2.



Mapa 1 - Sede urbana de Quixadá e trajetos escolares das crianças. Fonte: IBGE (IBGE, 2020, 2021), adaptado pelos autores, 2021.

O município de Quixadá está localizado na região do Sertão Central Cearense (Mapa 1). A partir de estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2020, o município tem aproximadamente 88,3 mil habitantes, sendo 71% em áreas urbanas e 29% em áreas rurais. Ele é classificado como centro de importância sub-regional em razão da concentração do comércio/serviços e como polo regional de convergência do ensino superior com a instalação de sete campus universitários (HAIASHIDA, 2014; IBGE, 2020, 2021).

Escolhemos o trajeto casa-escola como recorte físico-espacial. Os locais de coleta de dados do presente artigo foram três escolas públicas no perímetro urbano principal, sede do município, em três bairros (Centro, Planalto Universitário e Campo Novo). Buscamos abranger possíveis diferenças nas experiências urbanas em função dos níveis de consolidação de urbanização e acesso a equipamentos e espaços públicos.

Foram 36 crianças participantes⁵, sendo 54% de meninas e 46% de meninos. Elas tinham de 8 a 11 anos, pois essa faixa representa um estágio do desenvolvimento que tende a ter maior vivência espacial e habilidade de apreensão e representação desse meio (VIGOTSKI, 2011). Assim, para representação dos trajetos foi definido os elementos do Mapa 1.

Os mapas afetivos foram traçados tendo como base os trajetos casa-escola das crianças (Quadro 3). A referência foi o Instrumento Gerador dos Mapas Afetivos (IGMA) elaborado por Bomfim (2010) que analisou os afetos e sentimentos das pessoas em relação ao ambiente urbano em Barcelona e São Paulo. Neste artigo o objetivo foi compreender elementos de vinculação ao lugar por parte das crianças por meio dos mapas afetivos a partir de Bomfim (2010) que enfoca o simbólico ao expandir a metodologia dos mapas mentais de Lynch (1982) que têm foco na estrutura e identidade.

⁵ Na dissertação foram 84 pais/responsáveis e 36 crianças participantes.

1. Representação do trajeto casa-escola	2. Identificação		
Desenho do mapa mental baseado em Kevin Lynch (1982)	Código, Gênero, Idade, Escolaridade e Bairro de residência.		
	3. Estrutura		
	Mapa cognitivo de Lynch: (desenho de marcos da paisagem, caminhos, limites etc.); Metafórico: desenho de analogia de sentimento, ânimo da criança.		
4. Significado	5. Qualidade	6. Metáfora	7. Sonhos
Explicação da criança sobre o desenho dela.	Modos de qualificar o trajeto casa-escola por meio de adjetivos e substantivos.	A representação da criança sobre o comparativo do trajeto com algo ou alguma coisa que eles associavam.	Os desejos e anseios para o trajeto e os elementos atribuídos a ele.
8. Interpretação dos pesquisadores			
Interpretação dada pelo investigador a partir das respostas do participante sobre os itens anteriores.			

Definimos os agrupamentos a partir do modal de transporte, sendo 26 participantes de modais ativos e 10 de modo motorizado. Foi analisado o tipo de desenho (cognitivos ou metafóricos); perspectiva de como a criança via o trajeto (onipotente ou reduzida); elementos do desenho (urbano, natureza, humanos); indicação de signos emblemáticos; estrutura dos mapas mentais de Lynch (1982); significado, qualificações e metáforas dos desenhos sobre os trajetos para os participantes.

Resultados e Discussões

A maioria das crianças - tanto de deslocamentos motorizados, quanto ativos, conseguiram realizar uma representação a partir dos elementos da estrutura urbana como as vias e demais usos do solo. No entanto, as crianças de modais ativos demonstraram mais detalhamento dos trajetos do que as de transporte motorizado. No Quadro 4, a criança de modal ativo representou, com detalhes, o cruzamento de vias, distâncias, usos residenciais e de comércio local.

1. Representação do trajeto casa-escola	2. Identificação
	Gênero: Menina Idade: 9 anos Escolaridade: 5º ano Área: Bairro Campo Novo (Zona Urbana)
	3. Estrutura
	Cognitivo, elementos da estrutura urbana

4. Significado	5. Qualidade	6. Metáfora	7. Sonhos
"Linha reta do caminho que eu faço"	"Horrível, feio, destruído e violência" ..	"Reto".	Ela, família e amigas de moto, mas sem policiais, ladrão e políticos.
8. Interpretação dos pesquisadores			
A criança demonstrou forte conhecimento ambiental do trajeto com protagonismo da rua como espaço público e sua relação com os usos do solo: residencial e do pequeno mercado local. O movimento, de carros e pessoas, também é representado no desenho, uma delas tem uma arma próxima à residência. A criança disse ter medo por já ter presenciado violência através de arrombamentos e assaltos na vizinhança. Isso se relacionou à qualificação negativa do espaço através do espaço público e seu contexto como sendo "Horrível, feio, destruído e violência" sobre as ruas. Por ser a menos de 100m da escola, ela disse que não tinha escolha a não ser o trajeto que realizava sintetizado na metáfora como "reto", sem movimento. Seu sonho foi andar de moto com familiares e amigos, mas que não houvessem policiais, ladrões e políticos. Ainda assim, relatou andar sem adultos para brincar em ruas próximas.			

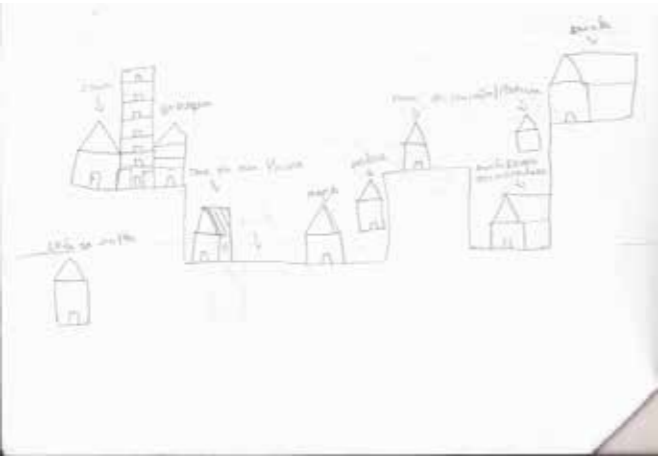
Esse maior detalhamento encontrado nos desenhos das crianças dialoga com a ideia de que a apreensão da cidade com mais detalhes se dá na baixa velocidade e na escala do pedestre (GEHL, 2013). Entretanto, esse maior conhecimento não representou uma visão mais positiva sobre o ambiente, deu-se mais atributos para julgá-lo. No exemplo do Quadro 4, os trajetos percorridos foram sinônimos do medo e da negatividade. Esse fato corroborou a ideia de que as crianças precisam não só vivenciar o espaço público, necessitam que esse tenha infraestrutura adequada condizente aos seus desejos e demandas. O trajeto dessa participante foi marcado por representações de ruas com pavimentação em pedra tosca, com calçadas irregulares e estigmas de violência na cidade – como percebido por ela.

No plano macro, essa vivência e percepção de violência têm criado uma imagem do espaço público como hostil à criança, na qual passa a transformá-lo em terreno da incerteza e insegurança, podendo reforçar ainda mais o espaço privado como único local adequado às infâncias (MÜLLER; NUNES, 2014). Como consequência dessa experiência, modificam-se as ações dos sujeitos no espaço para evitar o risco percebido. O indivíduo passa a avaliar as contingências ambientais para adequar seu modo de vida a uma possível liberdade dos riscos (ITTELSON, 1978). Entretanto, no Quadro 4, a participante permanecia indo pelos mesmos caminhos percebidos como inseguros, inclusive sem a companhia de adultos. Para ela, uma falta de escolha.

Os detalhamentos espacial e social do ambiente dos trajetos apareceu de maneira generalizada nos participantes que se deslocaram de modo ativo, crianças de áreas mais centrais da cidade trouxeram mais relatos sobre problemáticas de trânsito, seja pelo medo de travessias ou pela poluição sonora. Já as crianças de áreas não centrais, como a destacada no Quadro 4, trouxeram mais relatos naturalizados sobre a violência urbana cotidiana, como em metáforas criadas pelas crianças ao se referirem aos espaços públicos dos seus trajetos como resumidos em "tiro" ou "violência e medo".

Por outro lado, os desenhos e discursos das crianças de modais ativos deixaram claro o alto nível de conectividade com a vizinhança, como expresso no Quadro 5 – representação de menina de 11 anos, moradora do centro comercial/serviços de Quixadá com distância casa-escola de 1.4km. Os elementos construídos, como residências ou áreas comerciais, foram denominadas pelo nome das pessoas que eram proprietárias, fosse da família, amigos ou conhecidos, ou seja, além de demonstrar expansivo conhecimento ambiental, também deixou clara sua relação simbólica com o lugar.

Essa rede comunitária só seria possível na exploração do espaço, e aqui destacamos também a característica autônoma dessa experiência, construindo uma rede de segurança não institucional pelos “olhos da rua” de Jacobs (2011). Desse modo, esse fortalecimento comunitário e da criação de uma aparente rede de apoio entre vizinhos, ajudam a desbloquear o que Sawaia (2001) denomina como potencialidade de emergir a inteireza do próprio indivíduo que se produz na coletividade através do corpo e da consciência.

1. Representação do trajeto casa-escola		2. Identificação	
		Gênero: Menina Idade: 11 anos Escolaridade: 6º ano Área: Bairro Centro	
		3. Estrutura	
		Cognitivo, elementos da estrutura urbana	
4. Significado	5. Qualidade	6. Metáfora	7. Sonhos
“Linha reta do caminho que eu faço”.	“Muito perigoso as vezes”.	“Carro rápido e sinal”.	Ter mais contato com a natureza e andar de bicicleta.
8. Interpretação dos pesquisadores			
A criança fez uma detalhada representação para além das vias e direções que escolhia. Ela ressaltou seus pontos de referência nos trajetos que são casas, comércios e instituições que são familiares. É importante destacar o desenho de um edifício multifamiliar com sete pavimentos que, na realidade, tem três, mas, talvez, pelo gabarito mais comum da área ser de até dois, então para ela fica superdimensionado. O significado para ela representou exatamente a ideia de familiaridade, porém qualificou negativamente esse trajeto como sendo perigoso. A metáfora revelou a preocupação com o trânsito através da velocidade dos automóveis e sinalização semafórica. Seus sonhos foram relativos a ter mais contato com a natureza e andar de bicicleta, como contraposição ao trajeto real com pouca presença de elementos naturais.			

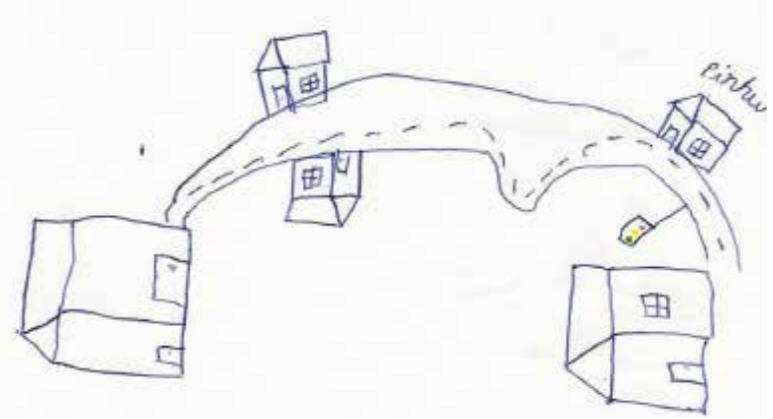
A participante atribuiu vinculações paradoxais ao lugar, ao mesmo tempo que os caminhos foram considerados perigosos, ela também desejava ter mais contato com a natureza e andar livre em sua bicicleta. Ficou claro nesse exemplo que sua vinculação era positiva sob o ponto de vista funcional, relacional e simbólico no que se refere a atração de movimento pela cidade a partir do envolvimento no cotidiano social, mas, um inibidor funcional pelos perigos do trânsito.

Tendo uma característica mais positiva do que negativa, pudemos dizer que também exemplificou o que Sarmiento (2018) sobre fatores de potenciação fundamental para a cidadania ativa da criança: nesse caso, a experiência (através de deslocamentos ativos) e a urbanidade (intensa vida pública no espaço público). À medida que a criança experimenta mais esse contexto social marcado por relações comunitárias, mais a criança terá possibilidade de se preocupar com a cidade, tanto no presente

quanto no futuro. Assim, temos também uma expressão de aprendizagem não-formal, um modo de conhecimento pela troca, constituindo-se como essencial para a formação e afirmação dessas crianças enquanto cidadãs.

Nas representações e discursos das crianças que realizaram os trajetos de modo motorizado (carro ou motocicleta), constatamos pouco detalhamento dos trajetos, seja a nível de estrutura física ou de componentes sociais, o que apontou para um conhecimento ambiental restrito e fragmentado. A vivência baseada na velocidade e na restrição dos pais/responsáveis ao transporte ativo, deve justificar esse baixo conhecimento. Diferentemente das crianças de modais ativos, essas atribuíram ao espaço público mais sentidos positivos do que negativos.

No Quadro 6, mapa afetivo de uma menina de 10 anos com distância casa-escola de 2.3km, a imagem mental dela foi mais forte em momentos de paradas na circulação diária em motocicleta com seu pai. A criança destacou sua residência, algumas construções não identificadas no entorno imediato (locais de vivência direta) e elementos de infraestrutura de trânsito que reduzem a velocidade como “quebra-molas” e semáforo (momentos de parada na contínua velocidade da motocicleta), isso corroborou o que Sennett (2003) fala sobre a vivência da cidade ser mais forte e vívida na baixa velocidade.

1. Representação do trajeto casa-escola		2. Identificação	
		Gênero: Menina Idade: 10 anos Escolaridade: 5º ano Área: Bairro Carrascal (Zona Urbana)	
		3. Estrutura	
		Cognitivo, elementos da estrutura urbana	
4. Significado	5. Qualidade	6. Metáfora	7. Sonhos
“As casas, sinal, Pinheiro, Uece e ponte”.	“Legal, porque pulo na moto que eu vou e está ficando bonita”.	“Parece uma estrada de animais”.	Um parque de diversões perto de casa.
8. Interpretação dos pesquisadores			

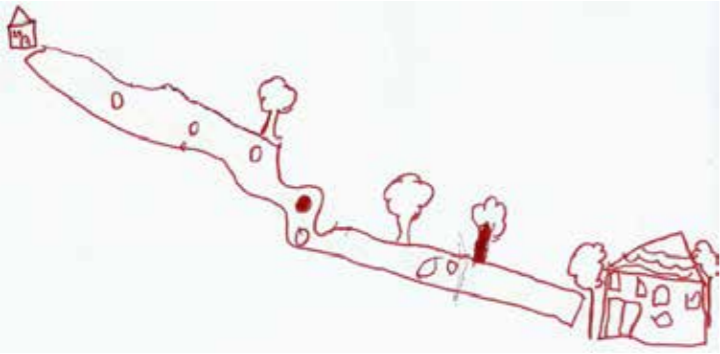
A rua apareceu como protagonista da imagem mental que foi realizada com poucos detalhes. A criança que percorria de motocicleta 2.2 km para a escola, lembrou do entorno do espaço público nos momentos de baixa velocidade: quebra-molas (angulação) e semáforo. Para ela, o trajeto parecia uma estrada de animais devido a infraestrutura precária da via, calçadas e dos vazios urbanos. Esses problemas pareceram positivos para a criança à medida que ela disse que as mudanças de nível em quebra-molas e “buracos” na via causavam “pulos” divertidos na motocicleta. A via principal percorrida passava por requalificação e a criança disse “está ficando bonita”. No sonho ela também denuncia a falta de infraestrutura de lazer no próprio bairro.

Nesse exemplo do Quadro 6, falamos de uma vinculação ao trajeto no nível da criança se sentir atraída a estar nele – pela diversão em estar de motocicleta com o pai, porém com poucos indícios de um apego simbólico ou sequer relacional, por exemplo, reconhecendo a vizinhança, tendo maior conectividade que poderia ajudar na criação de um espaço diferenciado para ela. Inegavelmente, esse distanciamento representou uma barreira no processo de socialização e de orientação nesses espaços – constatado no pouco detalhamento dos elementos do trajeto-, e, conseqüentemente, de sua formação cidadã.

No geral, como exemplificado no Quadro 6, as crianças que realizaram deslocamentos motorizados tenderam a suavizar as curvas e mudanças de direção, indicando distorção na estimativa de distâncias pelo conhecimento ambiental menos detalhado, reforçando a correlação entre pouca vivência e baixo conhecimento ambiental expressos por Aragonés (2010). Essa realidade de pouco conhecimento ambiental representou materialmente uma relação criança-trajetos baseada em uma relação estrutural; algumas vezes identitárias – pela presença de elementos distintos como o supermercado; e fragilmente simbólico – pois pouco lembravam cognitivamente/afetivamente.

Quando nos deparamos na pesquisa com crianças que realizavam os trajetos casa-escola de modo motorizado especificamente de ônibus escolares, encontramos um panorama ainda mais agudo de falta de vinculação ao espaço público. Parte significativas das crianças que adotavam esse modal percorriam pouco mais de 42km (ida e volta) em zonas rurais em vias carroçáveis, como no Quadro 7, menina de 11 anos residente de um distrito rural.

Os próprios participantes reportaram para o pesquisador, no momento da elaboração dos mapas, sobre a dificuldade de desenhar os trajetos, sob a justificativa de não lembrar como eles eram. A percepção remetia ao inebriamento e passividade causadas pela velocidade, como nos seguintes trechos de discursos dos participantes no momento da produção dos mapas: “rodando direto”, “tipo fica passando” e “pessoas andando”. Essa impressão certamente foi oriunda da observação pela janela, percebendo a paisagem num sequenciamento visual de vegetação nas áreas rurais; e edificações e pessoas no espaço público da área urbana próxima à escola.

1. Representação do trajeto casa-escola		2. Identificação	
		Gênero: Menina Idade: 9 anos Escolaridade: 5º ano Área: Distrito Daniel de Queiroz (Zona Rural)	
		3. Estrutura	
		Cognitivo, elementos da estrutura urbana	
4. Significado	5. Qualidade	6. Metáfora	7. Sonhos
“Muitos buracos, árvore e mato”.	“Esburacada e as vezes fico enjoada no ônibus”.	“Pessoas andando”.	Presença de arco-íris e implantação de via asfáltica no trajeto

8. Interpretação dos pesquisadores

O trajeto de 21,4KM, sendo boa parte dele em via carroçável foi representado pelo traçado da via, os buracos que são muito presentes e as árvores desse caminho. A criança disse que o significado dos desenhos eram os “buracos” e a parte natural que ela via. A qualidade teve um sentido negativo por conta dos “buracos” e a quantidade de vezes que ela já enjoou no ônibus. Sua metáfora foi do ato de ver pessoas caminhando pela janela quando se aproximava do perímetro urbano de Quixadá, ela alegou gostar de ver. Seus sonhos foram centrados na infraestrutura da via, desejando que fosse asfaltada para minimizar os “buracos”, ser mais rápido e não enjoar mais.

Ficou claro o pouco conhecimento ambiental objetivo de representação das estruturas sociofísicas dos trajetos, como demonstrado no Quadro 7. Aliado a isso, o fato de vivenciar passivamente esse caminho através da janela do ônibus, tem feito com que elas sequer lembrassem e pudessem construir relações simbólicas, o que pode ter favorecido à qualificação negativa dos trajetos. Como seria possível ler essa situação através da lente de Tuan (2013), esses trajetos eram espaços, funcionalmente de passagem; não chegavam a ser um lugar em que a criança enxergasse como local diferenciado, desenvolvendo uma relação simbólica/afetiva.

Na visão de Giuliani (2003), para o indivíduo ter uma vinculação positiva ao lugar, é preciso haver equilíbrio entre as demandas do ambiente e a dimensão intencional da pessoa. No exemplo do Quadro 7 há uma incompatibilidade entre esses dois campos, especialmente, pela falta, ou mesmo repetição da informação ambiental, de marcos que pudessem torná-la mais legível – fruto de uma paisagem marcadamente homogênea e monótona.

Essa vinculação negativa ou até mesmo indiferenciação do sujeito em relação ao espaço, leva a despotencialização subjetiva da criança, resultando em maiores restrições à cidadania Sarmiento (2018). No caso dos sujeitos que se deslocaram de modais motorizados, sobretudo de ônibus, houveram menos oportunidades de a criança personalizar, experienciar e ter contato com a vida urbana nos trajetos.

Isoladamente a constatação anterior não levaria a um movimento de insularização da infância nos espaços estudados, já que essas mesmas crianças relataram vivenciar o espaço público para brincar nas proximidades de casa, o que nos reportou um menor confinamento nos espaços privados. Entretanto, pela distância e velocidade experienciadas, o caminho para a escola tornou-se um quase espaço desconhecido, anulando qualquer possibilidade lúdica ou pedagógica nesse trajeto.

Considerações Finais

As crianças demonstraram que o nível de conhecimento ambiental se relacionou diretamente à vivência pelo modal. Os participantes que adotaram transporte ativo demonstraram mais detalhes nos mapas afetivos em comparação aos de transporte motorizado, diferenças que apareceram tanto em estrutura, como em marcas de singularidade (identificação). Percebemos uma ligação direta entre essa constatação e a oportunidade em qualificar e carregar o espaço com significados simbólicos/afetivos.

As representações, além de demonstrarem a estrutura urbana, também indicaram as relações simbólico-afetivas: da ausência notada em parte das crianças de modais motorizados a rede de ligações pelo detalhamento nos desenhos das crianças de modais ativos. Essa situação desvelou a falta de conhecimento ambiental como fator que levou a uma qualificação mais positiva do espaço público representado. Já o maior conhecimento ambiental proporcionou uma posição mais crítica da criança.

Assim, podemos dizer que não basta haver a presença de crianças nos espaços públicos para que elas criem vínculos positivos a eles, é preciso que haja compatibilidade nas necessidades das crianças e as informações do ambiente. Na experiência baseada na baixa velocidade, a criança conseguiu perceber ainda mais as nuances dos atributos do ambiente, possibilitando uma leitura também mais crítica – o que fortaleceu sua potencialidade cidadã através da experiência obtida nesses deslocamentos.

No contexto analisado, as crianças têm desenvolvido conhecimento ambiental apurado do ambiente urbano com seu sentido simbólico de vinculação ao lugar, por exemplo, com criação de redes des vizinhança, sobretudo nas crianças que adotaram modais ativos. Já as crianças que adotaram transportes motorizados tiveram uma vinculação simbólica ao espaço público como *lócus* do desejo e não da vivência, o ambiente urbano visto como espaço de transição e um papel afetivo-cognitivo significativo, principalmente naquelas que se deslocaram de ônibus.

Para que mais crianças vivenciem os espaços públicos e se impliquem positivamente com eles, é preciso que esses espaços atendam também suas demandas. Essa estratégia poderia potencializar o desenvolvimento de um senso de pertencimento na criança, transformando os espaços indiferenciados em lugares da aventura e da liberdade ao aliarem vivência no ambiente, infraestrutura adequada, relação simbólica e um compromisso para o bem-estar coletivo.

Por fim, reiteramos que toda implicação do sujeito na cidade é também uma estrutura-para-ação. Logo, as experiências urbanas de crianças têm o potencial de transformar as cidades como conhecemos hoje. Se aspiramos a um espaço urbano, sobretudo o público, mais democrático, justo e plural, isso perpassa, necessariamente, por termos crianças envolvidas nesse processo, sobretudo, incentivadas por um poder público ativo que cria redes que vislumbram o potencial lúdico e pedagógico da cidade. Assim, poderemos desenvolver crianças cidadãs na atualidade e, não somente, no amanhã.

Agradecimentos

Agradecemos o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) - Código de financiamento 001, essencial para a realização desta pesquisa.

Referências

- ARAGONÉS, J. I. Cognición ambiental. In: ARAGÓNES, J. I.; AMÉRIGO, M. (Eds.). *Psicología ambiental*. 3. ed. Madrid, España: Ediciones Pirámide, 2010. p. 43–57.
- BOMFIM, Z. Á. C. *Cidade e afetividade: Estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo*. Fortaleza, CE: Edições UFC, 2010.
- CORDOVIL, R.; LOPES, F.; NETO, C. Children's (in)dependent mobility in Portugal. *Journal of Science and Medicine in Sport*, v. 18, n. 3, p. 299–303, 2015.
- ELALI, G. A.; MEDEIROS, S. T. F. DE. Apego ao lugar (Vínculo com o lugar - Place attachment). In: CAVALCANTE, S.; ELALI, G. A. (Eds.). *Temas básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. p. 53–62.
- FERREIRA, S. *Imaginação e linguagem no desenho da criança*. 3. ed. Campinas, SP: Campinas, SP: Papirus, 1998.

GEHL, JAN. *Cidades para pessoas*. Tradução Anita Di Marco. 1. ed. São Paulo, SP: Perspectiva, 2013.

GIULIANI, M. V. Theory of attachment and place attachment. In: BONNES, M.; LEE, T.; BONAIUTO, M. (Eds.). *Psychological theories for environmental issues*. Aldershot, United Kingdom: Aldershot (United Kingdom): Ashgate, 2003. p. 137–170.

HAIASHIDA, K. A. *Quixadá: Centro Regional de Convergência e irradiação da educação superior*. Tese (Doutorado em Geografia) - Centro de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, CE: p. 370, 2014.

IBGE. *Regiões de influência das cidades: 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Panorama do município de Quixadá, Ceará*. 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/quixada/panorama>>. Acesso em: 9 abr. 2022.

ITTELSON, W. H. Environmental Perception and Urban Experience. *Environment and Behavior*, v. 10, n. 2, p. 193–213, 1978.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo, SP: WMF Martins Fontes, 2011.

KYTTÄ, M. The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, v. 24, n. 2, p. 179–198, 2004.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. São Paulo: São Paulo (SP): Martins Fontes, 1982.

MARTINS, D. F. *Entre liberdades e restrições: experiências na mobilidade urbana de crianças nos trajetos casa-escola-casa em Quixadá, Ceará*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, RN: p. 241, 2021.

MOSER, G. Psicologia Ambiental. *Estudos de Psicologia*, v. 3, n. 1, p. 121–130, 1998.

MÜLLER, F.; NUNES, B. F. Infância e cidade: um campo de estudo em desenvolvimento. *Educação & Sociedade*, v. 35, n. 128, p. 659–674, 2014.

OLIVEIRA, C. *O ambiente urbano e a formação da criança*. 1. ed. São Paulo, SP: Aleph, 2004.

SABBAG, G. M.; KUHNEN, A.; VIEIRA, M. L. A mobilidade independente da criança em centros urbanos. *Interações (Campo Grande)*, v. 16, n. 2, p. 433–440, 2015.

SARMENTO, M. J. Infância e cidade: restrições e possibilidades. *Revista Educação*, v. 41, n. 2, p. 232–240, 2018.

SAWAIA, B. *As artimanhas da exclusão - Análise psicossocial e ética da desigualdade social*. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Vozes, 2001.

SENNETT, R. *Carne e pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3. ed. Rio de Janeiro, RJ: Record, 2003.

TONUCCI, F. *et al.* L'autonomia di movimento dei bambini italiani. In: *La città dei bambini*. 1. ed. Città di roma, Itália: Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione (ISTC) del CNR, 2002.

TUAN, Y.-F. *Topofilia: Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Tradução de Lívia de Oliveira. Londrina, PR: Londrina, PR: Eduel, 2012.

TUAN, Y.-F. *Espaço e lugar: A perspectiva da experiência*. Tradução de Lívia de Oliveira. Londrina, PR: Londrina (PR): Eduel, 2013.

VIGOTSKI, L. S. Quarta aula: a questão do meio na pedologia. Tradução de Márcia Pileggi Vinha. *Psicologia USP*, v. 21, n. 4, p. 681–701, 2011.

MAPEAMENTO DE GRAFFITI FEITOS POR MULHERES NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO

Um exercício de reflexão e de ampliação das análises de táticas nos espaços públicos

MAPPING OF GRAFFITI MADE BY WOMEN IN CENTER OF RIO DE JANEIRO
An exercise of reflection and expansion of the analysis of tactics in public spaces

Diana Amorim dos Santos da Silva¹ e Naylor Barbosa Vilas Boas²

Resumo

Este artigo apresenta uma análise sobre o mapeamento digital acerca das intervenções de graffiti realizadas por mulheres no bairro do Centro da cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 2016 a 2022. Busca-se compreender a diversidade das artistas e de suas artes como experimentações táticas nos espaços públicos. O trabalho pretende colaborar com os estudos dos impactos das manifestações artísticas populares nas cidades contemporâneas, se inserindo nas áreas da Arquitetura e do Urbanismo. As visualizações cartográficas contribuíram na identificação de 210 obras e de 31 artistas, que juntamente as redes sociais de compartilhamentos, pode-se registrar e entender as relações das mulheres com a cidade através do graffiti.

Palavras-chave: graffiti, mulheres, mapeamento, iniciativas táticas.

Abstract

This article presents an analysis of the digital mapping of graffiti interventions carried out by women in the downtown district of Rio de Janeiro between 2016 and 2022. It seeks to understand the diversity of artists and their arts as tactical experimentation in public spaces. The work intends to collaborate with the studies of the impacts of popular artistic manifestations in contemporary cities, inserting itself in the areas of Architecture and Urbanism. The cartographic visualizations contributed to the identification of 210 works and 31 artists, which together with social sharing networks, can register and understand the relationships of women with the city through graffiti.

Keywords: graffiti, women, mapping, tactical initiatives.

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB/FAU/UFRJ), Arquiteta e Urbanista pela Universidade Estácio de Sá (UNESA/2020) e Historiadora da Arte pela Escola de Belas Artes (EBA/UFRJ/2019). É pesquisadora no Laboratório de Análise Urbana e Representação Digital (LAURD/PROURB/UFRJ) do grupo de pesquisa Micronarrativas Urbanas. Possui experiência em projetos arquitetônicos, urbanísticos, planejamento de infraestrutura de rede de dados, educação museal, ilustrações e modelos reduzidos. Tem interesse nas investigações sobre arte em espaços públicos, intervenções urbanas temporárias e em patrimônio histórico e cultural. E-mail: diana.silva@fau.ufrj.br

² Arquiteto, Doutor em História do Urbanismo e Professor do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da FAU/UFRJ. Na Graduação de Arquitetura, também leciona representação gráfica, projeto urbano e fotografia. É coordenador do Laboratório de Análise Urbana e Representação Digital no PROURB, onde desenvolve estudos sobre as interfaces entre a representação gráfica digital e a história urbana do Rio de Janeiro, através da pesquisa A Gráfica Digital na Construção da História Urbana: Investigação, Representação e Análise do Sistema de Centralidades do Rio de Janeiro. E-mail: naylor.vilasboas@fau.ufrj.br

Introdução

As mulheres estiveram e estão presentes em diversas áreas dos conhecimentos como nas Artes, nas Ciências e nas constituições das cidades (GONZAGA, 2013). Porém, seus protagonismos são historicamente omitidos pelos sistemas sociais hegemônicos, que dificultaram seus poderes democráticos (FEDERICI, 2017). Pode-se dizer que esse cenário resultou na grande insatisfação feminina, germinando manifestações nos espaços públicos em busca por seus direitos à cidade (LEFEBVRE, 2016).

Diante das diferentes intervenções femininas nas ruas, acredita-se que a de linguagem gráfica, mesmo que temporária, consegue apresentar visualmente debates com a sociedade (SANSÃO FONTES, 2013). Desta forma, é necessário colocar em evidência e investigar as produções das mulheres, pois seus trabalhos podem ser expressões de suas resistências contra seus apagamentos. Em específico, pretende-se observar suas atuações no movimento do *Graffiti*³, pois o estilo pode proporcionar práticas subversivas que ampliam as experiências das mulheres nas cidades.

Majoritariamente, o processo criativo do *Graffiti* se baseia nos comportamentos imprevisíveis dos sujeitos envolvidos. Assim, pode causar obras espontâneas consideradas medidas táticas (DE CERTEAU, 2014) que transgridem os controles espaciais e contribuem para a paisagem gráfica da cidade (TILL, 2014). Sendo assim, o movimento do *Graffiti* “é antes, um convite ao encontro e ao diálogo” (GITAHY, 2012, p. 16). Está indissociado do espaço público e articula as cidades, as artes e as artistas.

Por isso, são expressões relevantes que necessitam ser estudadas a partir de mapas, que apresentam suas localizações e melhores visualizações de dados (SILVA, 2011). Os mapeamentos são exercícios que ampliam as relações das ruas com as manifestações de *graffiti* feitas por mulheres. As experiências dos cidadãos pelos espaços urbanos podem enriquecer esses produtos, pois reúnem suas percepções sensoriais (FABIÃO, 2010). Com a intenção de comunicar as informações é essencial uma produção com representações compreensíveis, como as de linguagem gráfica, vistas nos mapas digitais.

Essas produções cartográficas são fundamentais para este artigo, que propõe reflexões sobre os mapeamentos das obras de *graffiti* por mulheres, especificamente no bairro do Centro da cidade do Rio de Janeiro, voltado para as conexões das diferentes camadas urbanas. Pode-se dizer que a pesquisa abordada neste texto se insere nas áreas interdisciplinares da Arquitetura, do Urbanismo, das Artes e da Antropologia, por dialogar acerca das experiências artísticas nos espaços públicos de acordo com os temas de mulher, *graffiti* e mapeamentos.

Busca-se, enquanto objetivo principal, analisar as potências das manifestações de *graffiti* feitas por mulheres no Centro do Rio como relações da arte no espaço público através de mapas que possam localizar as iniciativas de *graffiti* e proporcionar reflexões sobre as intervenções e a cidade. Enquanto objetivos específicos, procura-se colocar em evidência a diversidade de *graffiti* feitos por mulheres; explorar as possibilidades dos mapas em meios digitais e propõe-se refletir sobre a possibilidade de considerar os trabalhos de *graffiti* por mulheres como iniciativas táticas (DE CERTEAU, 2014), com base nos mapeamentos.

³ A grafia da palavra *graffiti* se baseia no “plural de *graffito*, que significa ‘escrita feita com carvão’” (RINK, 2013, p.29). Compreende-se que existem outras grafias por conta dos contextos culturais, como a palavra “grafite” do vocábulo português. Neste artigo se utiliza “*graffiti*”, pois faz parte da origem da palavra e do movimento cultural.

Iniciativas táticas realizadas por mulheres na luta por seus direitos à cidade

A comunicação baseada em grafismos é uma alternativa realizada pelos seres humanos desde os primeiros grupos sociais que se tem conhecimento, como pode ser visto nas pinturas parietais datadas de 36 mil anos na caverna de Chauvet, na França. Acredita-se que as linguagens gráficas não estão isentas das intenções e desejos de seus autores, pois podem transmitir narrativas, registrar cotidianos e criar debates através das tecnologias disponíveis de seus espaços e tempos. Podem apresentar camadas simbólicas culturais, políticas, sociais, entre outras. Assim, a produção de imagens nos espaços públicos é uma alternativa relevante para a publicização de poderes socioespaciais e para as expressões populares.

Conseqüentemente, ao longo dos séculos houve o desenvolvimento de técnicas comunicacionais. Como a tipografia que se consolidou no século XIX a partir da produção industrial. Esta prática gerou imagens em séries, vistos em cartazes, bem como na aceleração da ocupação dos espaços públicos para a apresentação desses materiais (TILL, 2014). Técnicas como esta continuaram sendo realizadas nas cidades contemporâneas, que concentram *outdoors*, *banners*, placas, entre outras manifestações, que resultam em um complexo invólucro. Para reconhecer suas mensagens é necessário observar e ‘decodificar’ as intervenções e seus autores.

Desta forma, pode-se dizer que a cidade contemporânea reúne elementos visuais de diferentes técnicas e tempos que convivem juntos nos ambientes. Ao analisar as manifestações de linguagens gráficas expostas nas ruas é interessante compreender que elas possibilitam um maior alcance de interlocutores e potencializam imagens de rápida compreensão. Sendo elementos ainda mais significativos quando são realizados por cidadãos, pois exprimem suas vozes e seus questionamentos. Além disso, fortalecem a noção de que as pessoas são agentes essenciais para a vida urbana, como Henri Lefebvre aponta na obra “O direito à cidade” (2016).

Para o autor, os cidadãos têm a capacidade criativa de se manifestarem através de suas criações, provendo uma diversidade de atuações populares e maneiras de habitar nas cidades. Demonstra assim, que os sujeitos criam debates enriquecedores para as relações socioespaciais ao experimentarem as cidades de diversas formas. Bem como, apresentam a ideia da bricolagem (JACQUES, 2007), ao gerarem elementos gráficos através das apropriações dos espaços públicos, dos materiais e do tempo para suas produções que afirmam suas presenças nos lugares.

Devida a potência das apropriações cotidianas para os cidadãos se expressarem é importante analisar seus processos de criação. Autores como Michel De Certeau desenvolve em sua obra “A invenção do cotidiano: volume um: artes de fazer” (2014) reflexões sobre as adaptabilidades das pessoas e suas capacidades de reorganização dos espaços de acordo com suas atuações nos territórios. O autor aponta para as práticas populares do cotidiano como protagonistas das negociações com os espaços e como despertadores do estado de inércia dos indivíduos diante dos diálogos entre suas vozes e os ambientes, como é possível notar no seguinte trecho:

Se é verdade que por toda a parte se estende e se precisa a rede da ‘vigilância’, mais urgente ainda é descobrir como (...) procedimentos populares (também ‘minúsculos’ e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los; enfim, que ‘maneiras de fazer’ foram em contrapartida, do lado dos consumidores (ou ‘dominados’?), dos processos mudos que organizam a ordenação sociopolítica. (DE CERTEAU, 2014, p. 40)

De acordo com essa perspectiva, é possível compreender que as apropriações dos elementos e das infraestruturas se tornam ações subversivas dos controles espaciais, que exploram ‘modos de usar e de fazer’. Dentro dessa lógica, o autor propõe duas categorias, as ‘táticas’ e as ‘estratégias’. O processo baseado no planejamento sobre a manipulação dos materiais, tempo e espaço pelos sujeitos faz parte do entendimento sobre ‘estratégias’, que se trata de um “cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um ‘ambiente’” (DE CERTEAU, 2014, p. 45).

Diferentemente das ‘táticas’, que são ações imediatas, sem um planejamento do tempo, do custo e de outras informações operacionais para a realização da iniciativa. Estão associadas às apropriações de recursos como materiais, situações e ferramentas, sendo consideradas ‘performances operacionais’ imprevisíveis e inseparáveis de seus contextos espaciais. O sujeito que realiza uma iniciativa tática está vinculado às situações momentâneas; e com gestos hábeis cotidianos “opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as ‘ocasiões’ e delas depende, sem base para estocar benefícios.” (DE CERTEAU, 2014, p. 93).

Desta maneira, pode-se dizer que as ‘táticas’ são processos das adaptabilidades populares acerca das circunstâncias. Pode-se dizer que “a tática depende do tempo, vigiando para ‘captar no voo’ possibilidades de ganho. O que ele ganha, não o guarda. Tem constantemente que jogar com os acontecimentos para transformar em ‘ocasiões’” (DE CERTEAU, 2014, p. 45). Assim, as manifestações que se apoiam sobre atos espontâneos estão próximas da ideia de tática. Esse pensamento pode ser aplicado sobre as iniciativas gráficas pelas cidades, pois como a maioria das intervenções não são autorizadas, os autores necessitam da oportunidade de se manifestar rapidamente.

Contudo, nota-se que essas manifestações contrárias ao planejamento, ao estarem nos espaços públicos, demonstram a relação direta com intempéries como luz, umidade, fogo, entre outras, e com influências externas como as interferências de outras pessoas. Deste modo, essas forças podem interferir na durabilidade do elemento no espaço. A questão sobre a permanência das intervenções populares, como as gráficas, nos lugares é abordada por Adriana Sansão Fontes em sua obra “Intervenções temporárias, marcas permanentes: apropriações, arte e festa na cidade contemporânea” (2013), que acredita na permanência simbólica através das experiências nos ambientes públicos.

A autora aponta que as manifestações artísticas populares fortalecem a noção de pertencimento socioespacial dos cidadãos, pois “levam as transformações para além do temporário, está em desregular valores cristalizados e abrir novas extensões do espaço vivido”. (SANSÃO FONTES, 2013, p. 211). Então, nota-se que as intervenções gráficas populares nas ruas são efêmeras, pela imprevisibilidade do tempo que estarão nos ambientes, porém, são marcas que conservam as atuações populares na urbe, sendo parte da “desconstrução deste espaço, sua transformação criativa, e é aí que reside a essência da vida coletiva no meio urbano” (SANSÃO FONTES, 2013, p. 132).

Através das reflexões de Joy Till em seu trabalho intitulado “Paisagem gráfica da cidade: um olhar sobre o Rio de Janeiro” (2014) é possível corroborar com a relevância das iniciativas gráficas como táticas de implementação das presenças dos cidadãos nos lugares, mesmo que de forma temporária. Todavia, sublinha o sentido de que são partes da paisagem gráfica da cidade, pois estão inseridos no invólucro em constante intervenção visual. Em seu debate, a paisagem gráfica é desenvolvida através de imagens que “compõem a textura das cidades e são confrontados por quem nelas circula, caso haja desejo ou não.” (TILL, 2014, p. 18).

As reflexões de Joy Till (2014) apontam para uma forma de compreender os espaços públicos como ambientes variáveis, a partir da diversidade de mensagens visuais e da constante sobreposição de camadas de intervenções. Esses elementos se desenvolvem simultaneamente, acarretando uma complexidade visual nas cidades. Portanto, os elementos gráficos realizados por cidadãos constituem as complexas paisagens gráficas da urbe e visibilizam debates públicos, o que os tornam intervenções relevantes para a comunicação de lutas populares pelos direitos à cidade.

Conforme os pensamentos de Henri Lefebvre (2016), as manifestações populares realizadas através das ocupações dos ambientes amplificam os modos de se viver nas cidades, pois subvertem ordens espaciais “para abrir o pensamento e a ação na direção de possibilidade que mostrem novos horizontes e caminhos” (LEFEVRE, 2016, p. 9). No caso das intervenções gráficas como desenhos e escritos, realizadas por cidadãos nas superfícies públicas, as mesmas apontam para a importância da coletividade nas transformações urbanas e sociais. Sendo caminhos adotados por movimentos socioculturais na busca por maiores representações e espaços para grupos sociais.

Esta questão torna-se ainda mais relevante quando se nota quem são os cidadãos que estão nas ruas realizando as manifestações. Especificamente para as mulheres, essa é uma prática valiosa, pois além de ressaltarem que todas as pessoas podem atuar em seus ambientes urbanos, apontam para a potência criativa feminina germinada a partir de apropriações das ocasiões cotidianas. Algumas autoras como Silvia Federici em sua obra “Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva” (2017), destacam que essas ações são significativas diante do histórico de opressões contra às mulheres pelo sistema hegemônico.

Para a autora, esse histórico está baseado na transformação do sistema sociopolítico do campesinato feudal para o capitalismo, em meados do século XIV, no período da Idade Média. Durante a mudança paradigmática, o capitalismo gerou uma profunda crise de relações espaciais e sociais. Por conta das apropriações das terras feudais e da concentração dos poderes nos centros urbanos murados, levou a fragmentação dos espaços urbanos e rurais, assim como abalou as noções de propriedades. Como resposta à perda das terras feudais, a sociedade adotou uma noção de domínios de bens, no caso foi de atribuir às mulheres o sentido de materiais.

Simbolicamente, substituíram as terras perdidas pela desvalorização do trabalho feminino, na perda de seus direitos e foram objetificadas em ‘materiais’ domesticados que servissem como produtoras de mais trabalhadores para o capitalismo. Contudo, esse processo não foi pacífico. Em resposta, as mulheres buscaram se desvencilhar dessas situações. As lutas femininas procuravam criticar o sistema hegemônico e garantir suas autonomias através de manifestações nos espaços públicos para divulgar suas insatisfações (FEDERICI, 2017).

Assim, é importante ressaltar que existem mulheres nas cidades contemporâneas buscando ocupar espaços de poderes, como nas áreas de planejamento e nas ciências. Parte do trabalho de Terezinha de Oliveira Gonzaga em sua obra “A cidade e a arquitetura também mulher: planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero” (2011), indica que essas iniciativas são ampliadas quando exercidas nos espaços públicos. Acredita-se que são ambientes indispensáveis para a expressão popular, como nota-se no seguinte trecho:

Neste espírito, deve-se considerar o espaço das cidades como um dos lugares do fazer social, pois aí se dão encontros, comemorações, consumo, trabalho, ócio e lutas sociais, e, portanto, pensando nas experiências já desenvolvidas, com tudo isso devendo ser avaliado e



considerado, tendo em vista o desejo de que cada vez mais se possa aprimorar e desenvolver um conhecimento abalizado na prática coletiva. (GONZAGA, 2011, p. 23).

De acordo com esse ponto de vista, notar as intervenções gráficas realizadas por mulheres nas ruas são formas de ressaltar suas lutas pelos seus direitos às cidades. Assim como é também uma forma de evidenciar suas diversas maneiras de habitarem, de existirem e de resistirem nas cidades contra suas exclusões históricas. Essas reflexões apontam para a necessidade de compreender as manifestações femininas, como em desenhos e escritos que têm a intenção de questionar os domínios espaciais. Isso pode ser visto no movimento do *Graffiti*, que é uma alternativa para as mulheres continuarem resistindo às opressões ao marcarem graficamente suas presenças.

O graffiti e as apropriações femininas nos espaços públicos

Existem várias versões sobre o surgimento do movimento do *Graffiti*, sendo um desafio compreender sua origem. Porém, sua história está atrelada ao processo de realização de grafismos feitos por seres humanos, que se pode notar que desde o “século 1 A.EC., em Roma, no povo Maia e Pompeia, grafitava-se nas paredes, como meio de transmissão de mensagens” (MÉNDEZ, 2018, p. 18). O desenvolvimento de ferramentas e técnicas ao longo dos séculos ampliou as produções criativas e as maneiras de transmissão de mensagens nos espaços públicos.

Esse processo conduziu ao *Graffiti* como é entendido atualmente, apesar de que “o que conhecemos como *graffiti* no século XXI é muito diferente das pinturas em muros do passado, pelo simples fato de que cada ação humana se insere em certo contexto histórico e cultural” (RINK, 2013, p.30). Na tentativa de indicar o começo do *Graffiti*, alguns autores como Artur Sgambatti Monteiro (2015) acreditam que se o movimento estabeleceu através das manifestações escritas pelas ruas na luta antiditadura no

Brasil a partir dos anos de 1964 e nas manifestações na França em Maio de 1968⁴. Pode-se dizer que o estilo que se conhece atualmente tem conexão significativa com o *Hip-Hop*⁵, originalmente na cidade de Nova York, nos Estados Unidos nos anos de 1960 (RINK, 2013). A partir desse período, a noção de *Graffiti* se baseou no envolvimento majoritário de homens, com poucos registros de mulheres e de suas obras (GANZ, 2006). No entanto, existiam grafiteiras como Barbara 62, Eva 62 e Michelle 62 (pioneiras do primeiro coletivo de mulheres no *Graffiti*) em 1960; Lady Pink nos anos de 1970), ClawMoney nos anos de 1980 nos Estados Unidos (que continua realizando seus trabalhos como pode ser vista na figura 1), entre outras artistas.

Cenas indicadas como na figura anterior possibilitam vislumbrar que as obras estão inseridas em seus contextos socioespaciais. Ocorre a mesma situação para outras mulheres em todo o mundo, como ressalta Jessica Pabón-Colón (2018), com o exemplo do primeiro coletivo de grafiteiras no Brasil chamado TPMCrew do Rio de Janeiro nos anos 1990 e Dona Pink, no Chile, nos anos 2000. Essas referências fortalecem a multiplicidade de mulheres no movimento, que apesar da falta de maiores espaços no *Graffiti*, elas existem e resistem contra seus apagamentos. Pode-se dizer que suas obras potencializam questionamentos, lutas femininas e suas identidades plurais.

Encontrar as intervenções de *graffiti* feitas por mulheres nas cidades é uma forma de evidenciar suas atividades e as condições de como elas realizam seus grafismos. Pois indícios da presença de uma obra feminina em diferentes locais pode significar a demanda pelo direito de se apropriarem dos lugares e de firmarem suas presenças, mesmo sem autorizações. Assim como é possível compreender as maneiras de como as obras foram feitas a partir de suas observações. As obras menores, monocromáticas e inacabadas têm fortes relações com atos rápidos e espontâneos, diferentemente dos grandes murais coloridos, que dependem de planejamentos do lugar e do tempo.

De acordo com as análises dessas manifestações, pode-se perceber que não existe padrão estético, pois cada artista expressa sua narrativa com diferentes estilos, técnicas, temáticas e locais. O que torna o processo de reconhecimento sobre as intervenções femininas um desafio que demanda a aproximação com as artistas. Pois elas são as forças geradoras das mensagens e mesmo estando relativamente vulneráveis nas ruas, elas continuam seus trabalhos como contatos imediatos com a população. Algumas artistas, como Pri Barbosa⁶, corroboram essa perspectiva como pode se notar em suas palavras na entrevista que cedeu ao projeto *Graffiti Queens*⁷:

Pessoalmente, acho que mais importante que a divulgação, é a relação de aproximação criada ente artista e público. Vejo nas redes sociais como uma maneira de desfazer a verticalidade e a inacessibilidade relacionada ao artista, tão incentivada ao longo dos séculos. (BARBOSA, 2022, p. 12).

Essa declaração de Pri Barbosa consolida a lógica de que independentemente das características das intervenções femininas, as obras de *graffiti* expressam diálogos com a sociedade. Assim como não se limitam aos espaços das ruas. As redes sociais,

4 Período em que ocorreram manifestações civis na França, pautadas na crítica ao conservadorismo, ao reivindicar por direitos estudantis e sindicais.

5 Movimento cultural de Nova York, nos Estados Unidos, manifestado através do *graffiti*, da dança e da música *break*. (MONTEIRO, 2015).

6 Artista visual, muralista e ilustradora paulistana, que trabalha com temáticas da mulher e da América Latina.

7 Projeto gerado em São Paulo pela artista visual manauara Chermie. Propõe agregar mulheres de várias regiões do Brasil através do *Graffiti* em pinturas, eventos internacionais e na revista que leva o nome do projeto.

nos meios digitais, proporcionam o contato entre as mulheres, suas intervenções e diversos públicos. Indica que as plataformas digitais ampliam os debates sobre os exercícios femininos em busca por seus direitos de se apropriarem dos espaços públicos, bem como são formas das mulheres apresentarem suas vozes.

O que torna os ambientes digitais e os espaços públicos ambientes fundamentais para apresentar e fortalecer as narrativas femininas, ainda mais de acordo com a relativa escassez de informações sobre as grafiteiras. Tendo em vista a potência dos lugares de agregarem reflexões sobre as conexões entre as artistas e as ruas, torna-se necessário localizar as intervenções com o trabalho de mapeamento. Os mapas sobre as iniciativas artísticas podem proporcionar um material gráfico que auxilia na visualização de informações como a identificação da diversidade de mulheres, das obras e na compreensão das relações entre as manifestações e os locais.

Mapear: exercícios e visualizações de dados

Estudar as intervenções de *graffiti* realizadas por mulheres demanda compreender seus contextos. Então, o processo de mapeamento se torna essencial para entender como as manifestações se consolidam nos espaços e como é possível observar as cidades contemporâneas através de camadas específicas, como é o caso do *graffiti* feminino.

É possível dizer que os mapeamentos são práticas reflexivas que possibilitam identificar onde estão os trabalhos de *graffiti* por mulheres e analisar as cidades através de escalas e camadas de informações. Com a intenção de compreender as potencialidades do mapeamento, é essencial ressaltar que se tratam de processos de experimentação dos espaços através de delimitações espaciais, temporais e temáticas, que podem ser apresentadas a partir de representações cartográficas, vistas na linguagem gráfica. Através das imagens dos mapas, podem evidenciar realidades invisibilizadas que sempre existiram nos ambientes.

Autores como James Corner (1991) entendem que o mapa trabalha com as múltiplas camadas das cidades e que suas contribuições não estão atreladas aos resultados, mas no processo, pois “não está nem na representação nem na imposição, mas sim na descoberta de realidades previamente invisíveis ou inimagináveis” (CORNER, 1991, p. 1). Ou seja, trabalham com imagens que podem transmitir informações como as transformações espaciais, expondo as manifestações ocorrentes durante períodos de tempo e destacando autores.

Os mapeamentos têm a potência de amplificar as representações dos espaços. Podem gerar imagens em diferentes escalas, desde as aproximadas de ruas até as ampliadas como nos limites político-geográficos. As informações obtidas nesses exercícios podem ser apresentadas de diversas formas, propiciando a liberdade do interlocutor de alcançar suas próprias compreensões. Essa questão é levantada por Denis Wood (2003) que alerta sobre a necessidade dos mapeamentos contemporâneos se libertarem dos modelos de escalas e legendas. Assim como indica que para existir os mapeamentos, demanda-se por pessoas dispostas a realizá-los e a experimentá-los.

Autoras como Aline Couri Fabião (2010) compartilham desse entendimento. A autora destaca a importância dos cidadãos no processo dos mapas, que ao vivenciarem os lugares, absorvem informações fundamentais a serem associadas ao mapeamento. Entende-se que, com a imprevisibilidade das relações sociais nos espaços públicos, agregam conhecimentos únicos que não são vistos somente nos materiais gráficos, como ela ressalta em seu debate:

Nesta direção, um mapa seria muito mais uma imagem aberta, uma reterritorialização de relatos, experiências e representações sociais de uma cidade, do que uma imagem fixa e conclusiva. Sem pretensões de esgotar certa 'realidade', sendo sempre uma interpretação, dependente tanto dos pesquisadores-autores quanto dos interlocutores. (FABIÃO, 2010, p. 8).

Os mapeamentos realizados em conjunto com as experiências nos lugares podem oferecer análises enriquecedoras. Demonstram pontos de vista sobre as transformações socioespaciais e assinalam que é um processo contínuo, visto que não termina quando o mapa é concluído. Esse efeito do mapa pode ser estendido a partir das ferramentas utilizadas para sua apresentação. Os instrumentos digitais podem criar mapas abertos para novas modificações e oferecem compartilhamentos com outros indivíduos, formando uma rede de sujeitos interessados em mapear, reforçando a ideia da autora.

Aline Couri Fabião também ressalta que existem ferramentas digitais que propiciam imagens georreferenciadas com o uso de satélites, como nas plataformas GIS, GPS⁸, *Google Earth Pro* e outros, que extrapolam o olhar do nível de um corpo humano. Podem apresentar simulações tridimensionais dos ambientes, como Eduardo Silva (2011) aponta sobre o *Google Earth Pro* que apresenta “uma infinidade de representação bidimensionais e tridimensionais virtuais” (SILVA, 2011, p. 24). Todavia, é interessante experimentar o mapa através de ferramentas, como as digitais e as visitas locais para suscitar a curiosidade em outras pessoas ao analisarem os espaços.

Desta maneira, mapear as intervenções de *graffiti* realizadas por mulheres nas cidades é uma forma de observar as identificações das artistas e das obras nos espaços. É um enriquecimento significativo aos estudos para o movimento do *Graffiti*, pois confirma a diversidade de mulheres que estão cotidianamente nas ruas se manifestando. Da mesma forma, ao se utilizar ferramentas digitais, viabiliza as análises sobre as realidades das artistas através do contato com elas. Assim como possibilita a interação com outros indivíduos, se distanciando do engessamento das cartografias tradicionais, como se discute no artigo dos autores Doris Kosminsky (et. al.) (2019) no trecho abaixo:

A proposta de que a visualização não se trata de mostrar a visão objetiva, neutra e imparcial, mas de estar ciente do contexto em que os dados foram coletados, representados, enquadrados e visualizados, e os possíveis vieses que podem influenciar na sua representação. (KOSMINSKY, et. al. 2019, p. 52, tradução dos autores).

É possível compreender que o mapeamento é relevante para os estudos sobre as intervenções femininas de *graffiti*. Entende-se que ao observar suas localizações e suas especificidades de acordo com as visitas às essas obras é uma forma de fortalecer suas presenças e narrativas. Essa perspectiva corrobora com a ideia de Pri Barbosa de utilizar os meios digitais como espaços para amplificar os debates e as manifestações das mulheres a partir de compartilhamentos e documentações sobre seus trabalhos. Sendo assim, representam importantes ferramentas para indicar a diversidade de cidadãs que têm o direito de se apropriar dos espaços e de marcar suas narrativas.

8 GIS (*Geographic information systems*) e GPS (*Global Positioning System*) utilizam informações de satélites.



Metodologia do mapa do graffiti por mulheres no Centro do Rio de Janeiro

Com a proposta de refletir sobre as intervenções femininas de *graffiti*, procura-se realizar um mapeamento digital dessas manifestações dentro do recorte espacial do bairro do Centro do Rio de Janeiro. Na busca por essas manifestações artísticas, procurou-se uma metodologia que dialogasse com os meios digitais ao representar graficamente os territórios e com as visitas no espaço público para coletar informações das obras e das artistas. Para a realização do trabalho foram adotados alguns procedimentos, como o levantamento de perfis das grafiteiras nas redes sociais, coleta fotográfica dos trabalhos de *graffiti* e o mapeamento no *Google My Maps* e no *Instagram*⁹.

No primeiro momento utilizou-se a rede social *Instagram* para buscar as grafiteiras que atuam no Centro, para estudar seus nomes, estilos e identificar alguns lugares de suas obras a partir de seus acervos fotográficos pessoais. O ponto de partida foi o contato dos autores com uma grafiteira conhecida pelo pseudônimo de Amora Lii. Através de seu *Instagram* foi possível reconhecer outras artistas¹⁰. Espontaneamente, foi formada uma rede de mulheres que foram estudadas. Demonstraram a relevância do *Instagram* para o levantamento das atividades, processos criativos, debates públicos, compartilhamentos de eventos e informações e para as conversas com as artistas.

9 Rede social criada em 2010 para compartilhar imagens. Pertence ao grupo estadunidense *Meta Platforms, Inc.*

10 Algumas das demais artistas encontradas são conhecidas pelos seus pseudônimos de Lolly, Amorinha, Klein, Ame Mais, Cinna, Venus, Vinil, Lara, Edaz, Guida, Diva e outras.



O levantamento anterior foi de grande importância, pois possibilitou a identificação dos estilos das artistas e das localizações de algumas obras. Esse processo estimulou conhecer pessoalmente as obras, não para analisá-las esteticamente, mas para registrar através de fotografias suas relações com os espaços públicos. Para executar esta etapa foram realizados passeios no Centro através de caminhadas espontâneas diurnas, com média de 3 horas de duração sem um roteiro planejado. Durante esse processo que se iniciou em 2020 e tem se desenvolvido até 2022, foi possível o encontro imprevisível com diversas obras, enriquecendo o mapeamento sobre essas intervenções.

A identificação dos trabalhos colocou em prática os conhecimentos adquiridos com a investigação dos perfis nas redes sociais, como foi possível encontrar intervenções como na figura 2 sobre a escrita do nome da artista Klein. Essa atividade proporcionou a compreensão de que mesmo conhecendo as grafiteiras, o contato imediato com suas obras é insubstituível, pois apresenta maiores detalhes. As observações dos lugares podem acarretar em maiores reconhecimentos das intervenções femininas que estão em constante modificação.

A partir dessa sondagem foi possível realizar um acervo fotográfico original de algumas obras de *graffiti* realizadas por mulheres, como a da figura 2. Pode-se compreender a relevância das perambulações pelas ruas, pois ampliaram os conhecimentos sobre as manifestações a partir de suas temáticas, dimensões e estilos. Além disso, localizou-se as intervenções, o que é essencial para o procedimento cartográfico ao concentrar as informações à respeito dos trabalhos nos lugares, como pode ser observado na figura 3.

O mapeamento explicitado na figura 3 foi feito através do conjunto de ferramentas digitais gratuitas como o *Google My Maps*, para a marcação manual das peças de *graffiti* e o *Google Earth Pro*, para o estudo tridimensional dos espaços. Nota-se que na figura 3, a imagem ao lado esquerdo trata-se da plataforma do *Google My Maps* e o da esquerda, do *Google Earth Pro*, acompanhadas pela legenda na parte inferior do conjunto, sobre as artistas identificadas. Cada ponto colorido no mapa é uma intervenção feminina de *graffiti*, porém, as cores correspondem à artista que a realizou.

Foi necessário mapear no *Google My Maps* com o sistema de representação gráfica de símbolos (com os pontos) e com colorização para destacar a presença das grafiteiras. Esta ferramenta possibilitou a criação de fichas únicas para cada obra, complementando

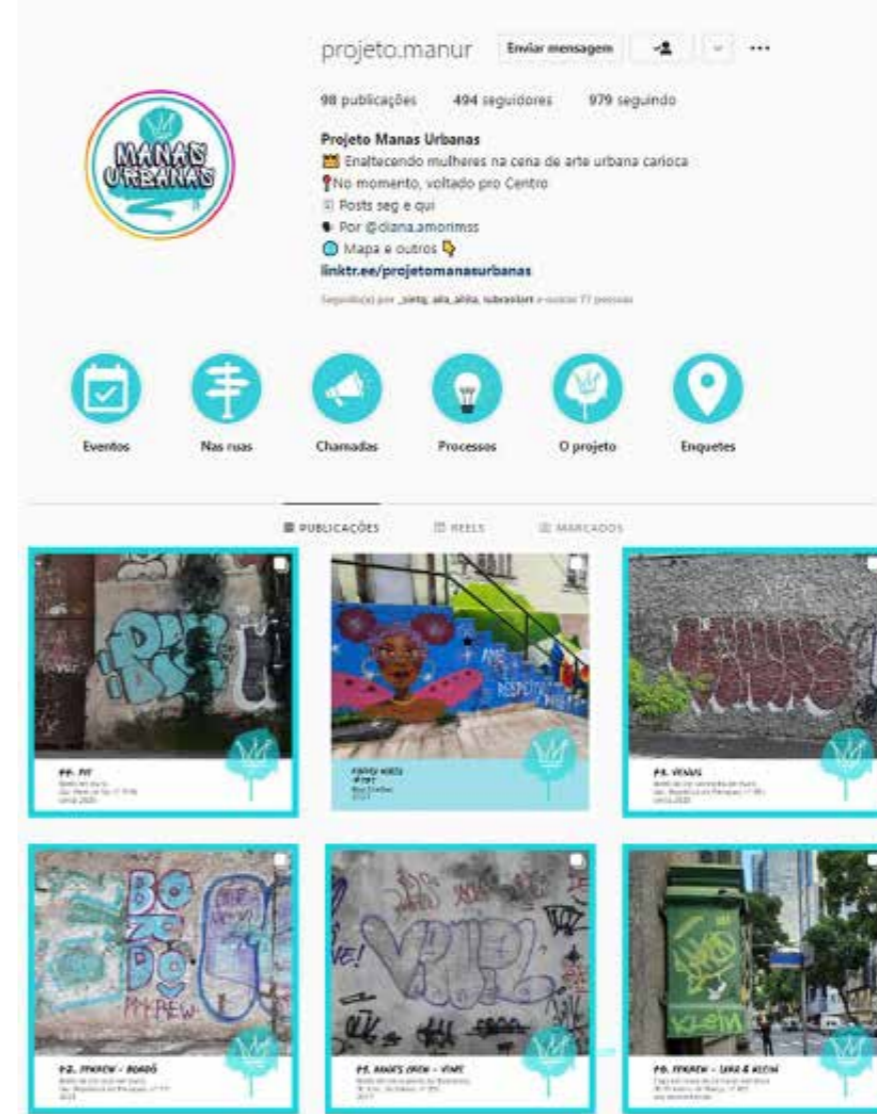


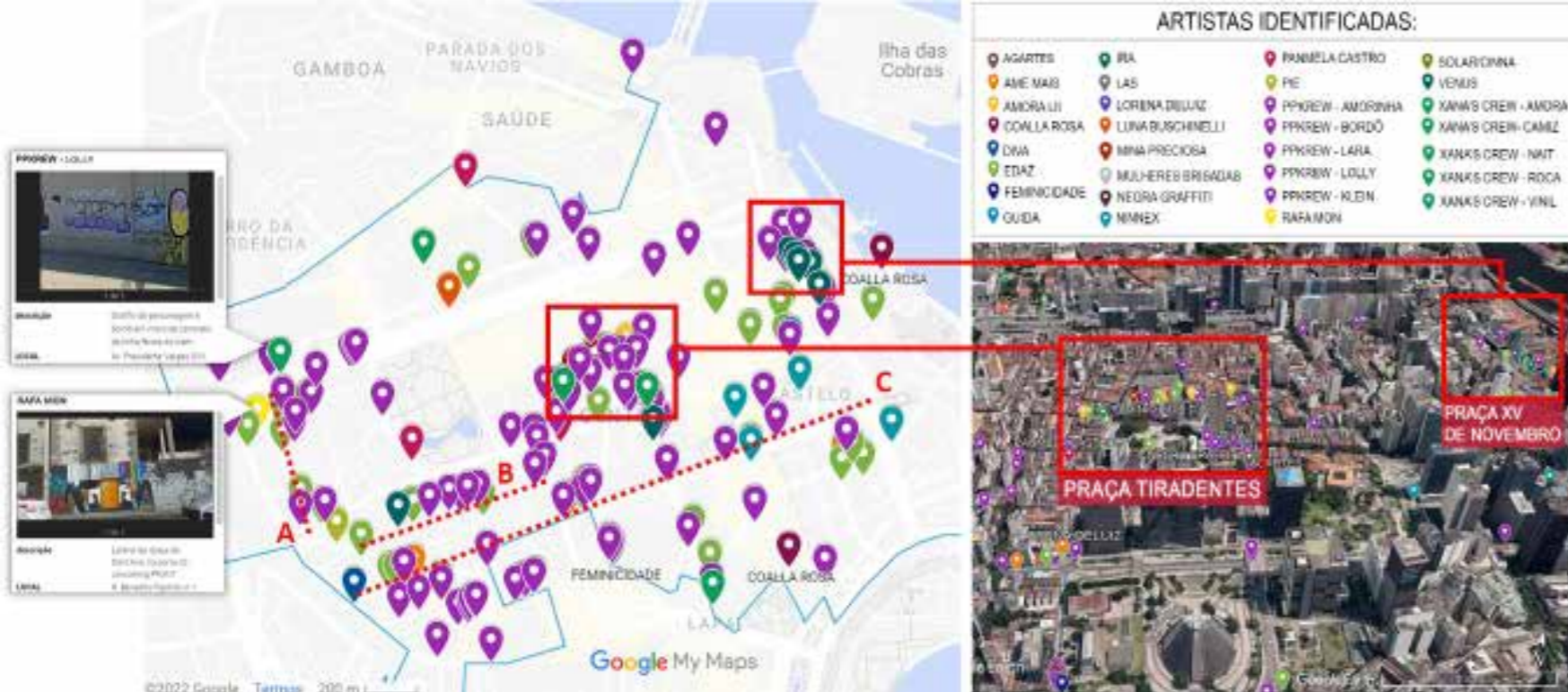
Figura 4 - Perfil "Projeto Manas Urbanas" no Instagram de 26 de maio de 2022. Fonte: Instagram, 2022.

informações específicas como breve descrição do trabalho, endereço, autoria, ano da realização, duração no espaço, técnica, estilo, tema e fotos. Em paralelo, o mapa era transferido para o *Google Earth Pro* através da compatibilização de arquivo em KML¹¹, a fim da visualização e edição georreferenciadas. Com as imagens de satélite, foi possível observar amplamente as dinâmicas das obras com os espaços.

Durante a realização do mapa, foi possível perceber a necessidade de trabalhar simultaneamente com a etapa da fotografia e dos caminhantes *in loco*, para complementar o mapeamento. Os encontros imprevisíveis com as intervenções nas visitas ao Centro reforçaram a noção de que assim como a fotografia, o mapeamento é uma atividade em constante realização, pois acompanha o ritmo das manifestações femininas nas ruas. Essas etapas fomentaram um conjunto de fotografias das obras, mapas gráficos para as análises e informações sobre as artistas, que a partir de suas potências, buscou-se formas de tornar a pesquisa acessível publicamente.

Com a intenção de estabelecer conexões do trabalho com as artistas e a população através de espaços de conversas e compartilhamentos de reflexões, é que se realizou um perfil no *Instagram*, com o nome de "Projeto Manas Urbanas" (@projeto.manur). Neste espaço digital, procurou-se concentrar as fotografias, os mapeamentos e os dados específicos das obras. Como pode ser visto na figura 4, essa etapa também pode ser considerada um mapeamento alternativo, pois a cada postagem realizada semanalmente todas segundas e quintas-feiras, em diferentes horários, propõe-se apresentar um *graffiti* indicando as artistas, o local da ação e o ano da realização.

11 KML (*Keyhole Markup Language*) é uma linguagem de arquivos georreferenciados para *Google Earth Pro*.



A rede digital do *Instagram* facilitou o destaque para cada obra com suas fotos e o mapa para interagir com diferentes públicos, pois a plataforma proporciona relações sociais através de materiais visuais. Assim, compreende-se que o “Projeto Manas Urbanas” é um processo que demanda a interação entre o mapa digital, as fotografias e a aproximação com as artistas, formando um banco de informações acessíveis sobre o tema, possibilitando análises sociais e espaciais. Deste modo, esses procedimentos são articulados em conjunto e propiciaram resultados enriquecedores sobre a relevância dos mapeamentos para as intervenções femininas nos espaços públicos.

Graffiti no mapa e mulheres na resistência: reflexões e análises

A partir do mapa intitulado “*Graffiti* por mulheres no Centro do Rio”, originalmente produzido pela pesquisa descrita neste artigo, resultou na identificação de 210 intervenções e 31 artistas. Possibilitou materiais que embasam reflexões sobre as relações das intervenções artísticas com os espaços e as artistas. Auxiliou nos estudos acerca das manifestações no bairro do Centro do Rio de Janeiro, o lugar carrega camadas simbólicas dos processos de adensamento urbano da cidade e demonstrou uma potência significativa em centralizar iniciativas artísticas nos espaços públicos, enriquecendo as experiências de transitar por esse ambiente.

Ao se tratar de uma centralidade histórica para a cidade (SISSON, 2008), o bairro do Centro é um importante espaço para se estudar as vinculações das intervenções contemporâneas. No caso das manifestações de *graffiti* realizadas por mulheres, ao serem realizadas em superfícies públicas desse ambiente, como em fachadas, muros, entre outros, demonstra que existe uma coexistência de diversas influências socioespaciais. A presença das intervenções de *graffiti* nesse recorte espacial reforça a necessidade de compreender as relações das camadas históricas da cidade, juntamente com suas novas, realizadas cotidianamente.

A fim de entender melhor as análises realizadas a partir do mapeamento, foi realizado um esquema que pode ser observado na figura 5. Está em evidência, ao lado esquerdo, o mapa realizado na ferramenta do *Google My Maps*, que aponta para o reconhecimento dos pontos e suas respectivas autoras (que podem ser reconhecidas na legenda das artistas identificadas). Ao lado direito, está um recorte tridimensional do espaço feito com o *Google Earth Pro*. Ambas imagens estão acompanhadas pela indicação de dois

exemplos de obras femininas com as artistas Lolly e Rafa Mon, ao canto esquerdo. Durante o mapeamento foi possível compreender que existe uma significativa diversidade de mulheres atuantes nas ruas através das 31 artistas com estilos e temas variados que aparecem no levantamento. São artistas que aparecem com uma ou com várias intervenções no bairro. Ao observar que em toda a região existem elementos artísticos femininos, demonstra que as grafiteiras se apropriam de todo o território. A fim de apresentar alguns resultados quantitativos, pode-se afirmar que o grupo feminino que teve o maior número de intervenções foi a PPKREW¹² com 109 obras e a artista chamada Klein¹³ foi quem realizou mais manifestações, com 63 *graffiti*.

De acordo com a observação das intervenções, a maioria das obras tem como tema a própria assinatura da artista, com seu pseudônimo. Esta informação possibilita refletir sobre a maneira de como essas mulheres conseguiram marcar suas presenças através do ato literal de escrever seu nome pelas ruas. Ao analisar essas obras também foi possível perceber que majoritariamente as intervenções estão no nível térreo, com dimensões equivalentes ao do corpo humano, sendo um indicativo da maneira de como as artistas realizaram suas obras, como atos espontâneos e ágeis.

Através de análises das marcas dessas artistas no bairro, pode-se perceber que existem mulheres presentes em todo o território. Contudo, é possível notar na figura 5, com uma imagem obtida pelo *Google My Maps*, que alguns lugares apresentam aglomeração de pontos em um mesmo lugar, indicando uma concentração de intervenções e outros, com menores incidências. Na imagem do *Google Earth Pro* percebe-se que existem destaques com linhas vermelhas indicando a Praça Tiradentes e a Praça Quinze de Novembro. Esses dois lugares são os que mais ganharam intervenções, ressaltando a importância desses espaços como ambientes para as apropriações públicas.

Ao contrário dessas concentrações de intervenções artísticas, foi possível observar outros espaços que apresentaram poucas manifestações femininas como é o caso das áreas da Central do Brasil, Esplanada do Castelo e a área comercial, conhecida como Saara (corresponde as Ruas Buenos Aires, Senhor dos Passos e outras). A partir de visitas nos locais compreendeu-se que são lugares com maiores vigilâncias, o que complica a realização das iniciativas. Além desses espaços, outras ruas se destacaram com a presença sequenciada de obras, como as indicadas no mapa no *Google My Maps* com linhas tracejadas vermelhas e acompanhadas de letras.

Respectivamente, a letra “A” se trata da Rua de Santana; a área “B” corresponde a Rua do Senado e na letra “C” estão a Avenida Henrique Valadares, Rua da Relação, Avenida República do Chile e a Avenida Almirante Barroso. Acredita-se que esses trechos receberam um maior número de intervenções, pois se tratam de espaços significativos para acessar a região do Centro da cidade. Além disso, são lugares com sequências de portões metálicos, o que podem ser atrativos para as pinturas.

Essas informações reforçam a relevância do mapeamento para a pesquisa, pois é um material que possibilita evidenciar as obras femininas como camadas contíguas à vida urbana. Em vista dessa importância, foram levantados mapeamentos sobre *graffiti* para entender as potencialidades das representações gráficas em mapas digitais. Foram encontrados dois mapeamentos significativos de *graffiti* na cidade do Rio de Janeiro,

¹² Grupo carioca de grafiteiras criado em 2016 que conta com as artistas Amorinha, Bordô, Lara, Lolly e Klein. Duas integrantes, a Lara e a Klein, criaram a loja “Dona Bomba *Graffiti Shop*”, que vende materiais para pinturas.

¹³ Acredita-se que a antiga localização da loja que ela administra com a artista Lara, na Rua do Ouvidor, pode ter influenciado a frequência de suas intervenções. Atualmente a loja se encontra na Rua Taylor número 38, na Lapa.



que se trata do Projeto #StreetArtRio e o mapeamento sobre intervenções temporárias, como *graffiti*, no site do Laboratório de Intervenções Temporárias (LabIT)¹⁴. Ambos os casos, vistos na figura 6, utilizam ícones com cores e proporcionam mapas interativos.

Porém, notou-se que não destacam necessariamente as intervenções realizadas por mulheres. Através do levantamento desses exemplos, acredita-se que o mapa realizado nesta pesquisa se trata de um material original ao colocar em evidência as artistas. Enfatiza ainda as especificidades das intervenções através das fichas individuais executadas através do *Google My Maps* e do *Google Earth Pro*, que podem ser acessados publicamente. Deve-se sublinhar que as particularidades das manifestações foram encontradas por meio de visitas aos lugares, produzindo um banco de dados sobre o ano da realização da obra, autoria, temática, entre outras informações.

As singularidades das intervenções femininas como o ano de execução de uma manifestação proporcionaram o entendimento de que o tempo de durabilidade de um trabalho é relativo, mas que a maioria tem o caráter efêmero¹⁵. Exemplificando através dos levantamentos em campo, notou-se que o mural realizado pela artista Panmela Castro¹⁶ (feito em 2018, com o título “Dororidade”) na Rua do Lavradio se encontra em degradação por conta das intempéries como é possível observar na figura 7, com a comparação da mesma pintura, ao lado esquerdo do ano de 2018, e do lado direito de 2021.

Mesmo diante da relativa durabilidade nos espaços, essas iniciativas podem influenciar as experiências nas cidades, reforçando as perspectivas apresentadas por Adriana Sansão Fontes (2013). Compreende-se que os elementos artísticos populares são expressões que representam os interesses dos indivíduos de se apropriarem e de se sentirem parte das cidades. Torna essas manifestações ainda mais relevantes ao se notar que através dessas obras temporárias, as mulheres consolidam as lutas femininas por seus direitos a partir debates públicos cotidianos.

Tendo em vista as informações específicas das intervenções femininas também foi possível notar que dialogam com as cidades a partir das apropriações dos espaços e dos momentos oportunos para se manifestarem. Essas iniciativas se aproximam da lógica das táticas proposta por Michel De Certeau (2014), pois as características da

14 Um dos laboratórios do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

15 Não existe um padrão para a durabilidade das intervenções nos lugares. Podem durar anos ou minutos. Contudo, de acordo com o levantamento, a maioria das obras são datadas nos anos de 2018 a 2019, existindo até 2022.

16 Artista visual carioca e fundadora da Rede NAMI, que incentiva mulheres a se expressarem pela arte. Começou no Pixo com pseudônimo de Anarquia Boladona e atualmente adota seu próprio nome no *Graffiti*.

maioria das obras identificadas, como as dimensões reduzidas ao tamanho de uma pessoa e com pinturas inacabadas, apontam para atividades exercidas rapidamente. Desta maneira, pode-se dizer que essas expressões artísticas femininas são táticas cotidianas que dependem do momento e do lugar para serem realizadas.

A recorrência dessas manifestações no Centro do Rio de Janeiro, sem a necessidade de autorizações, fortalece os lugares como ambientes constantemente apropriados. Formam uma paisagem gráfica em contínua transformação e interação. Nas ruas, as pinturas de *graffiti* são cobertas e sobrepõem outras manifestações, o que indica que os cidadãos são coautores dos espaços em que vivem. Essa perspectiva fortifica o pensamento de Joy Till (2014), pois as iniciativas artísticas também constituem as paisagens gráficas das cidades. Pode-se dizer que as mulheres, através de suas pinturas de *graffiti* estão da mesma forma, interferindo nas paisagens gráficas urbanas.

As mulheres participam da constituição das paisagens e, além disso, ao realizarem as intervenções de *graffiti* deixam marcas de suas presenças nas ruas. Significam maneiras delas resistirem contra seus apagamentos e opressões (FEDERICI, 2017), ao reivindicarem por seus direitos à cidade. Apoiando nas ideias de Henri Lefebvre (2016), essas obras podem ser consideradas elementos populares que apresentam a capacidade criativa dos indivíduos e fortalecem as expressões artísticas como alternativas para emancipação dos cidadãos.

Essas reflexões foram possíveis através da contribuição do mapeamento para os estudos acerca das intervenções gráficas de *graffiti* nas cidades e para as análises urbanas. Tendo em vista a exploração de outras representações para uma maior participação popular na pesquisa, o *Instagram* se demonstrou ser um espaço relevante ao agregar outros resultados. Autores como Lev Manovich (2017) ressaltam que essa rede social merece ser analisada, criticada e entendida como mais uma ferramenta a ser trabalhada, que pode amplificar os debates como pode ser visto em seu discurso:

No século 20, a análise teórica da mídia muitas vezes existia por conta própria, mas agora pode funcionar como um componente de investigação que também utiliza métodos quantitativos com grandes dados de mídia e métodos etnográficos para entender intenções, motivações e comportamentos dos usuários do meio. (MANOVICH, 2017, p. 22, tradução dos autores).

Em vista disso, é possível contemplar que o perfil “Projeto Manas Urbanas” tem reunido diversas pessoas interessadas nas intervenções femininas de *graffiti*. Através das 68 publicações voltadas para cada intervenção mapeada, tem recebido frequentemente comentários das artistas e de outros indivíduos. Essa rede social tem possibilitado o contato com as grafiteiras contempladas no mapeamento no Centro. Assim como outras de diferentes bairros da cidade do Rio de Janeiro, diferentes cidades, estados e países¹⁷. Também tem interagido com públicos variados, com a característica de serem 65,5% mulheres e 34,4% homens¹⁸, com a majoritária faixa etária de 25 à 34 anos.

Além dos números, o contato com as artistas enriquece a pesquisa, pois elas indicam lugares com outras intervenções e comentam acerca dos trabalhos de

17 Através da ferramenta “*Insights*” do *Instagram*, notou-se pessoas envolvidas com o perfil de diferentes cidades, com 51, 2% no Rio de Janeiro, 6,9% em São Paulo, 2,4% em São Gonçalo, 2,1% para Manaus. Em relação aos países, existem acessos de 95,4% do Brasil, 0,9% da Alemanha e 0,6% de Portugal, Peru e França.

18 Esses dados foram obtidos através da ferramenta “*Insights*” do *Instagram*. A plataforma não apresenta a diversidade de gênero para além do binário homem-mulher.



Figura 7 - Graffiti mural da artista Panmela Castro. Ao lado esquerdo, o mural em 2018 e ao lado direito, em 2021. Fonte: Autoria dos autores, 2018; 2021.

outras grafiteiras. Através deste espaço de conversas, foi possível acessar projetos e iniciativas direcionadas para o *Graffiti*. Em 2021, o Projeto Rua Walls¹⁹ fez um convite para visitar o circuito trabalhado pelo grupo, com pinturas murais para a ativação da zona portuária do Rio de Janeiro. No mesmo evento, foram apresentadas as iniciativas de outra organização chamada Favela Walls²⁰, com intervenções de *graffiti* no Morro da Providência. Essas são experiências que se desenvolvem com a pesquisa e com as redes de comunicação.

A partir desses eventos entende-se que para estudar o movimento do *Graffiti* é essencial o envolvimento com sua história, estilo e participantes, que fortalecem as iniciativas artísticas e culturais. Essas relações não se limitam a produção da pesquisa. Através das ferramentas, como as redes sociais, a diversidade de artistas e das intervenções ficam registradas. Além disso, expandem as formas de mapear a cidade, que potencializam a criação de acervos fotográficos, cartográficos e das especificidades das intervenções. Desta maneira, indica-se que o mapa pode ser desdobrado em outras pesquisas.

A fim de continuar o mapa que segue o ritmo das realizações das intervenções, torna-se necessário deslocar futuramente o material do *Google My Maps* para outra ferramenta digital. Pois, atualmente, a plataforma limita esse trabalho a 10.000 marcações e a 10 camadas, restringindo a ampliação em outros territórios. A implementação dos pontos no sistema se reduz à alguns editores, se tornando um dilema. Pois, deseja-se que o

19 Iniciativa criada em 2020 com a intenção de revitalizar os armazéns na Avenida Rodrigues Alves, no porto do Rio de Janeiro. Realizou 1.500m de pinturas murais por 18 artistas de diferentes regiões do Brasil.
20 Surgiu em 2021 como parte do Projeto Rua Walls no Morro da Providência, na área da Gamboa. Pretende tornar a arte acessível e estimular conexões entre as pessoas e a cidade.

mapeamento seja feito coletivamente, para que outras pessoas se sintam coautoras do processo de documentação cartográfica dessas manifestações e da luta feminina por seus direitos às cidades.

Considerações

Sendo assim, o mapeamento das intervenções femininas de *graffiti* possibilitou a localização exata das manifestações e comprovou a diversidade de artistas nas ruas. As informações coletadas possibilitaram a análise das obras e enriqueceram os debates sobre a realização de iniciativas artísticas através das apropriações dos ambientes urbanos. Através dessas investigações, pode-se dizer que a inovação obtida pelo trabalho se trata da produção original do mapeamento digital das intervenções de *graffiti* realizadas por mulheres no bairro do Centro da cidade do Rio de Janeiro.

Este material contribuiu para as reflexões sobre as relações entre as artistas, as obras e as teorias. Indica assim, que essas manifestações podem ser reconhecidas como elementos produzidos a partir de processos táticos e que tornam as mulheres coautoras da paisagem gráfica das cidades. Ao mesmo tempo, o mapeamento realizado a partir das experiências das visitas nas ruas acrescentaram informações às ferramentas digitais do *Google My Maps* e do *Google Earth Pro*, como os encontros imprevisíveis com novas intervenções femininas. A cartografia se ampliou, gerando um mapa que apresenta os vínculos entre a linguagem gráfica e a vivência no local.

Portanto, compreende-se que as intervenções femininas de *graffiti* na cidade do Rio de Janeiro são significativas, pois apontam para a existência de diversas mulheres nas ruas fazendo seus desenhos e escrevendo suas mensagens. Sublinham suas expressões nos espaços públicos cotidianamente, demandando a continuação do

mapeamento, das fotografias e da página do *Instagram*. O intuito é de fomentar a produção de materiais para futuros estudos sobre as múltiplas vozes nas cidades e avançar nas reflexões acerca das relações da cidade com as mulheres e o *graffiti*.

Agradecimentos

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ pela concessão da bolsa de mestrado, que possibilitou a realização desta pesquisa.

Referências

ALVES, Marcelo. *#StreetArtRio: big data, arte urbana, growth hacking e cultura maker*. LinkedIn, Rio de Janeiro, 23 abr. 2019. Online. Disponível em: <https://www.linkedin.com/pulse/streetartrio-big-data-arte-urbana-growth-hacking-e-cultura-alves/>. Acesso em: 28 mai. 2022.

BARBOSA, Pri. Ilustração da representatividade: desenhos que alcançam a todas. Entrevista concedida a Graffiti Queens. *Graffiti Queens 2*, Fortaleza: Editora Caminhar, v.1, p.8-13, 2022.

CORNER, James. The agency of mapping: speculation, critique and invention. In: COSGROVE, Denis (Ed.) *Mappings*. London: Reaktion Books, 1999. Cap.10, p.89-101.

DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 2014. 1v.

FABIÃO, Aline Couri. Por uma cartografia do espaço vivido um exercício crítico sobre ferramentas de mapeamento. In: ENANPARQ: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 1., Rio de Janeiro, 2010. Anais do I ENANPARQ: Arquitetura, cidade, paisagem e território: percursos e perspectivas. Rio de Janeiro, 2010. v.1.

FEDERICI, Silvia. *Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Ed. Elefante, 2017.

GANZ, Nicholas. *Graffiti woman: graffiti and street art from five continents*. Nova York: Harry N. Abrams, Inc., 2006.

GITAHY, Celso. *O que é o graffiti*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2012.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. *A cidade e a arquitetura também mulher: planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero*. São Paulo: Annablume, 2011.

JACQUES, Paola Berenstein. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

KOSMINSKY, Doris; WALNY, Jagoda; VERMEULEN, Jo; KNUDSEN Søren; WILLTT, Wesley; CARPENDALE, Sheelagh. Belief at first sight: data visualization and the rationalization of seeing. *Information Design Journal*. John Benjamins Publishing Company. v.1, n.25, p.43-55, 2019.

LABIT, Laboratório de Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro. Mapa digital das intervenções temporárias no Rio de Janeiro. Site do Laboratório de Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018. Online. Disponível em: <https://intervencoestemporarias.com.br/>. Acesso em: 28 mai. 2022.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Neblin, 2016.

MANOVICH, Lev. *Instagram and contemporary image*. 2017. Online. Disponível em: <http://manovich.net/index.php/projects/instagram-and-contemporary-image>. Acesso em: 07 jun. 2022.

MÉNDEZ, Mariana López. *O graffiti institucional: construção de uma imagem positiva de cidade*. 2018. 173f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MONTEIRO, Artur Sgambati. *Rio: resistência pela arte urbana na região portuária*. 2015. 230f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PABÓN-COLÓN, Jessica. *Graffiti grrlz: performing feminism in the Hip Hop diaspora*. Nova York: NYU Press, 2018.

RINK, Anita. *Graffiti: intervenção urbana e arte*. Curitiba: Appris, 2013.

SANSÃO FONTES, Adriana. *Intervenções temporárias, marcas permanentes: apropriações, arte e festa na cidade contemporânea*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: FAPERJ, 2013.

SILVA, Raul Bueno A. *Globos virtuais e as cidades: leituras gráficas sobre a história do Morro de Santo Antônio no Rio de Janeiro*. 2011. 82f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SISSON, Rachel. *Espaço e poder: os três centros do Rio de Janeiro e a chegada da corte portuguesa*. Rio de Janeiro: Arco, 2008.

SMITH-STRICKLAND, Stephanie. *Tagging Claw Money's singular New York*. Nova York: 25 out. 2017. Online. Disponível em: <https://www.highsnobiety.com/p/the-north-face-cryos-claw-money/>. Acesso em: 28 mai. 2022.

TILL, Joy Helena Worms. *Paisagem gráfica da cidade: um olhar sobre o Rio de Janeiro*. 2014. 160f. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

WOOD, Denis. Cartography is dead (thank god!). *Cartographic Perspectives*, n.45, p.4-7, 2003.

HABITAÇÕES INDÍGENAS EM BIOMAS BRASILEIROS

Mata Atlântica, Cerrado e Pampa

INDIGENOUS ARCHITECTURE FROM BRAZILIAN BIOMES
Mata Atlântica, Cerrado and Pampa

**Maria Alice Corrêa de Oliveira¹, Lorena Costa Colares²,
Carolina Salzano Rocha³ e Ana Teresa Cirigliano Villela⁴**

Resumo

O artigo propõe uma revisão teórica sobre a arquitetura indígena no Brasil. Foram selecionados três biomas e três povos indígenas para a realização do estudo: Mata Atlântica e o povo Mbyá-Guarani, o Cerrado e o povo Kuikuro, Pampa e o povo Kaingang. A intenção de determinar um povo para cada bioma é compreender os diferentes sistemas, bem como a variedade de materiais disponíveis, soluções arquitetônicas, influência dos fatores climáticos e características culturais. O estudo foi desenvolvido no âmbito de uma disciplina dedicada ao estudo da Arquitetura Brasileira, que gradativamente vem incluindo em seus programas a produção dos povos autóctones, frente a matrizes curriculares que, por décadas, foram marcadas pelo eurocentrismo. A metodologia usada para realização desse estudo foi a pesquisa bibliográfica e estudos de casos, a dificuldade imposta pela escassez de materiais reflete a negligência com estes povos.

Palavras-chave: indígenas, biomas, arquitetura indígena, habitações, sustentabilidade.

Abstract

This article proposes a theoretical review about the indigenous architecture in Brazil. Three biomes and three indigenous nations were chosen for this analysis: the Mata Atlântica and the indigenous group Mbyá-Guarani, the Cerrado and the indigenous group Kuikuro, the Pampa and the indigenous group Kaingang. The method of linking the biome and the corresponding indigenous group aimed to understand the many different constructive methodologies from each place. Furthermore, it desires to identify the variety of available materials, architectural solutions, climatic factors and cultural characteristics. The study was developed within the scope of a discipline dedicated to the study of Brazilian Architecture, that has gradually been including in your programs the production of indigenous people, against curricular matrices that, for decades, were marked by eurocentrism. The methodology used to develop this study was bibliographic research and case studies. The difficulty imposed by the scarcity of materials reflects the neglect of these peoples.

Keywords: indigenous; biomes; indigenous architecture; habitation; sustainability.

1 Graduanda de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Campus Cachoeira do Sul.

2 Graduanda de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Campus Cachoeira do Sul.

3 Publicitária e Graduanda de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Maria, Campus Cachoeira do Sul.

4 Doutoranda em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP).



Introdução

Desde a chegada dos portugueses no país, o processo colonizador impôs paradigmas que se refletem até hoje sobre a forma como construímos, habitamos e analisamos a arquitetura. A relação traçada entre colonizadores e colonizados diz muito sobre o que presenciemos na realidade latino-americana. No contexto atual, especialmente, vemos a relevância crescente de pautas ambientais, de reconhecimentos de direitos territoriais, políticos e sociais dos povos nativos, a partir de movimentos de resistência que põem luz sobre a problemática do descaso e degradação dos ciclos naturais e sociais, como a diminuição das áreas demarcadas indígenas, invasões de garimpeiros e madeireiros, desrespeito à diversidade cultural dos povos, escassez de políticas públicas, dentre outros. A ação do capital sobre os territórios indígenas que foram privados de recursos como a água para cultivo de monoculturas, hidrelétricas e mineradoras, desapropria não só a sua forma física de sobrevivência, como a relação imaterial com a condição de cidadão dentro de um sistema que diz que cidadania é o conjunto de direitos e deveres que todo indivíduo tem em sua localidade de origem.

Método de pesquisa

Para melhor compreender a situação dos povos indígenas no Brasil, bem como perceber e reconhecer suas contribuições para as habitações, o objetivo desse artigo é, por meio da compilação de diferentes bibliografias, ampliar e colaborar com a historiografia da arquitetura indígena. Ademais, considerar peculiaridades dos povos Mbyá Guarani, Kuikuro e Kaingang e quais relações das suas moradas com os fatores climáticos, principalmente em relação aos materiais disponíveis nos biomas em que vivem. Desse modo, direciona o olhar para as práticas vernaculares e para o valioso entendimento dessas comunidades.

Figura 2 e 3 - À esquerda, Biomas Continentais. À direita: Terras indígenas brasileiras no ano de 2014. Fonte: IBGE https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100880_cap1_pt1.pdf. Figura 4, 5 e 6 - À esquerda, Tekoha Tenoné Porã, construção da opy (casa de rezas) da aldeia Tekoa Ka'a Kupe, São Paulo, SP, Brasil.; Ao centro, Nanderu Rezador Kaiowá em uma fazenda retomada Mato Grosso do Sul, Brasil; À direita, Mbyá reko Meninos Mbyá Misiones, Argentina. Fonte: https://img.socioambiental.org/v/publico/guarani-mbya/21881209192_8be82c9aeb_b.jpg.html e Caderno Mapa Guarani Continental (2016) p. 11, 24 e 35.



A arquitetura indígena é um patrimônio cultural nacional e um direito dos povos existentes, porém são escassos os estudos sobre este tema, se comparados aos de influência estrangeira. A arquitetura dos povos indígenas deve ser reconhecida e valorizada pela sociedade não-indígena, pois faz parte das raízes tecnológicas da própria arquitetura brasileira (PRUDENTE, 2007, p. 14).

Mata Atlântica e o povo Mbyá-Guarani

O primeiro bioma a ser analisado é a Mata Atlântica. Segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, o bioma abrange o total de 17 estados do território brasileiro, apresentando distintas formações vegetais nativas e ecossistêmicas associadas, tais como mangues, restingas, campos de altitude, brejos interioranos e encraves florestais, com variações climáticas de acordo com as regiões em que se insere, interferindo e condicionando as técnicas construtivas de cada região.

Inicialmente, o território abrangia 1,3 milhões de km², predominantemente, pela costa e atualmente possui menos de 30% da cobertura vegetal original, apresentando alto risco de extinção (Figuras 2 e 3). Segundo o IBGE, é a quinta área mais ameaçada de maiores riquezas endêmicas do mundo. Encontram-se no bioma 1361 espécies da fauna do país, sendo 567 espécies ocorrentes especificamente neste bioma. A conservação desta parcela de biodiversidade que ainda sobrevive resiste, em grande parte, por conta da presença de aldeias indígenas ao longo deste território. Essas

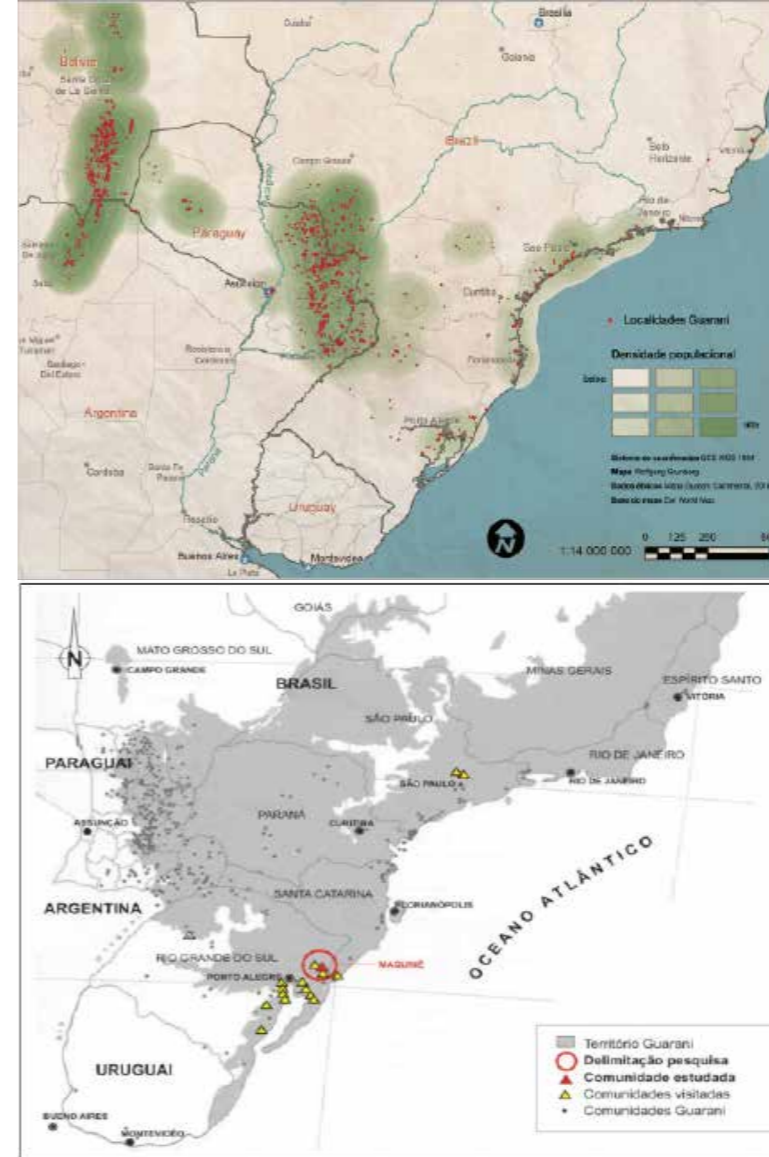


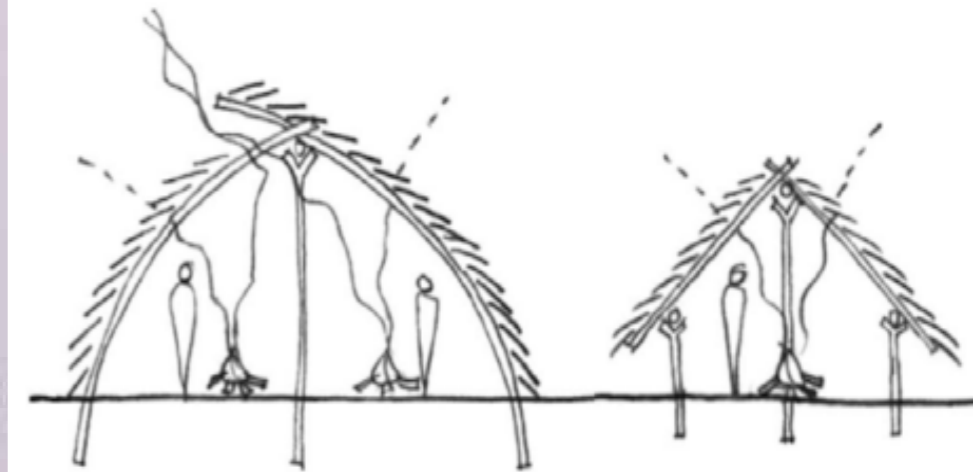
Figura 7 - Mapa Povos Guarani na Argentina, Bolívia, Brasil e Paraguai; Fonte: Mapa Caderno Guarani Continental (2016) p.1. Atlântica, abordada na obra de Prudente (2007). Figura 8 - Comunidade de estudo, delimitação territorial referente à pesquisa de Prudente (2007). Fonte: Modificação sobre mapa do território Guarani (LADEIRA E MATTA, 2004) encontrado na obra de Prudente (2007) p. 37.

aldeias são afetadas constantemente pela degradação ambiental, expansão e pressão imobiliária e acentuada urbanização, que prejudicam diretamente a subsistência dos povos indígenas, refletindo-se também na sua produção cultural e arquitetônica

A ocupação do território de Mata Atlântica começou pela dominação do povo Tupi-Guarani na região da Amazônia, por onde se iniciou o controle de grande parte do atual território brasileiro. De acordo com estudos expostos pela Revista Superinteressante (2020), os povos Guarani percorreram o território hoje sob domínio brasileiro, partindo da Amazônia pelos rios Guaporé, Paraguai e Paraná, chegando ao território do Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul, e ocupando a região da costa. Atualmente, estão presentes nos espaços de ocupação desse bioma, de acordo com Liebgot et al (2017), os Mbyá-Guarani, Kaingang, Xokleng e Quilombolas. No artigo, o enfoque se dará sobre os Mbyá-Guarani nesta região.

Azevedo et al (2008) afirmam que as localidades do povo Guarani abrangem o Brasil, Bolívia, Paraguai e Argentina. Os Guarani são conhecidos por diferentes denominações Figuras 4, 5 e 6 como Chiripá, Kaingua, Monteses, Baticola, Apyteré, Tembkuá, porém designam-se como Avá, que significa pessoa em guarani. Nestes locais, existem grupos de 4 povos, os Mbyá, Pão-Tavyterã (no Brasil, Kaiowa), Avá Guarani (no Brasil, Guarani ou Nandeva) e os Aché-Guayaki (AZEVEDO ET AL 2008).

Azevedo et al (2008) afirmam que as localidades do povo Guarani abrangem o Brasil, Bolívia, Paraguai e Argentina. Os Guarani são conhecidos por diferentes denominações Figuras 4, 5 e 6 como Chiripá, Kaingua, Monteses, Baticola, Apyteré, Tembkuá, porém se designam como Avá, pessoa em guarani. Nestes locais, existem grupos de 4



povos, os Mbyá, Pão-Tavyterã (no Brasil, Kaiowa), Avá Guarani (no Brasil, Guarani ou Nandeva) e os Aché-Guayaki (AZEVEDO ET AL 2008).

Esses povos diferem-se em questões sociopolíticas, econômicas, linguísticas, religiosas e na forma de conectar-se com o meio ambiente. Este fato é essencial para que essas diferenciações reflitam nas suas produções, e descrevam as particularidades de cada comunidade, sendo a arquitetura um dos itens de grande destaque (AZEVEDO *et al*, 2008).

Segundo Prudente (2007), na região sul do Brasil, existem 3 parcialidades Guarani, os Nhandevá, Kaiová e Mbyá, sendo os Mbyá os que ocupam maior extensão do território, sobrevivendo em pequenas parcelas territoriais. Bellinger, Perutti e de Andrade (2009), enfatizam em seu trabalho que, na região Sul e Sudeste, os povos Guarani ocupam predominantemente a área litorânea e um dos motivos desta permanência se deve ao fato de acreditarem que a Mata Atlântica é uma terra de espaços sagrados, além da questão da alimentação, disponibilidade material e qualidade da mata. Dentre os povos Mbyá, encontra-se a comunidade *Tekoá Nhüu Porã*, utilizada neste artigo como estudo de caso devido à explicitar os critérios para escolha, a arquitetura e demais arranjos culturais dos Mbyá dentro do bioma Mata Atlântica, abordada na obra de Prudente (2007) Figura 8.

Tekoá Nhüu Porã

Tekoá Nhüu Porã é uma denominação indígena que em Guarani significa Aldeia do Campo Bonito, também referido como Aldeia do Campo Molhado ou Terra Indígena Barra do Ouro Mbyá Guarani, que, de acordo com Prudente (2017), teve seu povo originário da Argentina, ocupando a região por volta de 1970. De acordo com dados do ANAMA a área está situada no Vale do Maquiné, incluída na reserva da Biosfera da Mata Atlântica, com população com cerca de 60 habitantes. Prudente (2007) relata que a comunidade está inserida em parte de uma área relativamente preservada, viabilizando o acesso aos recursos naturais para as suas práticas, incluindo técnicas construtivas de uso tradicional, porém, o local não favorece os seus hábitos culturais de manejo e deslocamento, principalmente, por conta do parcelamento do solo.

Prudente (2007) diz que o modo de se viver e de ser denominado *nhende rekó* dos Mbyá permite que se compreendam algumas das características específicas das suas aldeias. Esse modo de ser associa-se à uma dinâmica itinerária de deslocamento, o que os diferencia dentre os povos Guarani. Esta particularidade sociocultural é constantemente ameaçada por conta da falta de disponibilidade territorial. A organização sociocultural do *Tekoá Nhüu Porã*, assim como a maioria dos povos indígenas, é regida pela religiosidade, com liderança *karaí*, para questões espirituais e outra liderança voltada para questões políticas, representada pelo cacique.

Essa organização reflete nas questões territoriais e disposições arquitetônicas, por exemplo. Prudente (2007) expõe que a disposição territorial é feita em uma região com 6 núcleos familiares⁵, um deles pertence à família do *karaí*, onde se encontra a casa de rezas (*opy*), núcleo central do *tekoá* e o outro a família do cacique, sendo o do cacique a principal limitante ao acesso a comunidade. Cada grupo familiar é autônomo quanto a questões econômicas e políticas, com atividades distintas entre homens e mulheres. A economia é descrita por Souza (2005) como baseada em caça, coleta, pesca, agricultura, pecuária e artesanato. O artesanato é um elemento de extrema representatividade para que a cultura desse povo seja preservada e difundida, colaborando com a rede afetiva dos artesãos com as suas crenças. A abundância vegetal da região de Mata Atlântica permite o fornecimento de materiais como Xaxim, Cedro e Araucária para produção de artesanato, construção, práticas sagradas e alimentação (PRUDENTE, 2007).

Günter (2005), pontua em seu trabalho que a forma de aldeamento mais convencional difundida no território hoje intitulado brasileiro, foi elaborada pelos povos Tupi-Guarani, com aldeias formadas por várias construções, feitas integralmente de material vegetal. O sistema organizacional mais comum possuía 4 construções ortogonais entre si, formando uma grande praça quadrada, possuindo uma diferente denominação para cada casa “Cada uma dessas casas é chamada de *oguassu*, *maioca* ou *maloca* (casa grande) e é dividida internamente pela estrutura do telhado em espaços quadrados de aproximadamente 6 por 6 metros, onde mora uma família celular” (WEIMER, 2005, pg. 48).

Conforme Günter Weimer (2005), cada maloca possui uma porta em cada extremidade e uma no meio da casa, direcionada para o pátio, todas elas baixas, levando os usuários a se abaixarem em sinal de respeito. O autor ressalta que, o quantitativo de casas dessas aldeias eram variáveis e o tamanho de cada casa grande, sendo geralmente de 150 m², podendo atingir 200 m². Os Mbyá-Guarani, segundo Prudente (2017), seguem um padrão habitacional semelhante aos dos Tupi-Guarani, como ilustrado nas Figuras 10 e 11, com sistemas estruturais semelhantes e plantas retangulares.

A construção tradicional Mbyá é executada, predominantemente, em Xaxim (*Sambaiaçu*), conforme mostra a Figura 12. Em cada núcleo desta organização, existem de 2 a 3 casas, formando praças, contando plantações familiares e plantações coletivas entre os núcleos, o que leva as residências a proporem construções que levam em conta, além da moradia, a produção e armazenamento de alimentos. A área interna da casa das habitações, utilizando como referência a casa do Cacique, descrita

⁵ Prudente (2007) destaca em sua obra que já houve mais de 100 pessoas nesta comunidade, porém o valor de habitantes varia constantemente por conta dos deslocamentos culturalmente característicos dos Mbyá.

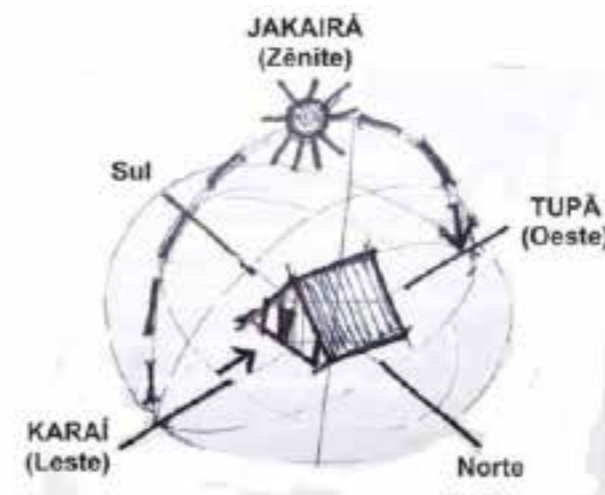
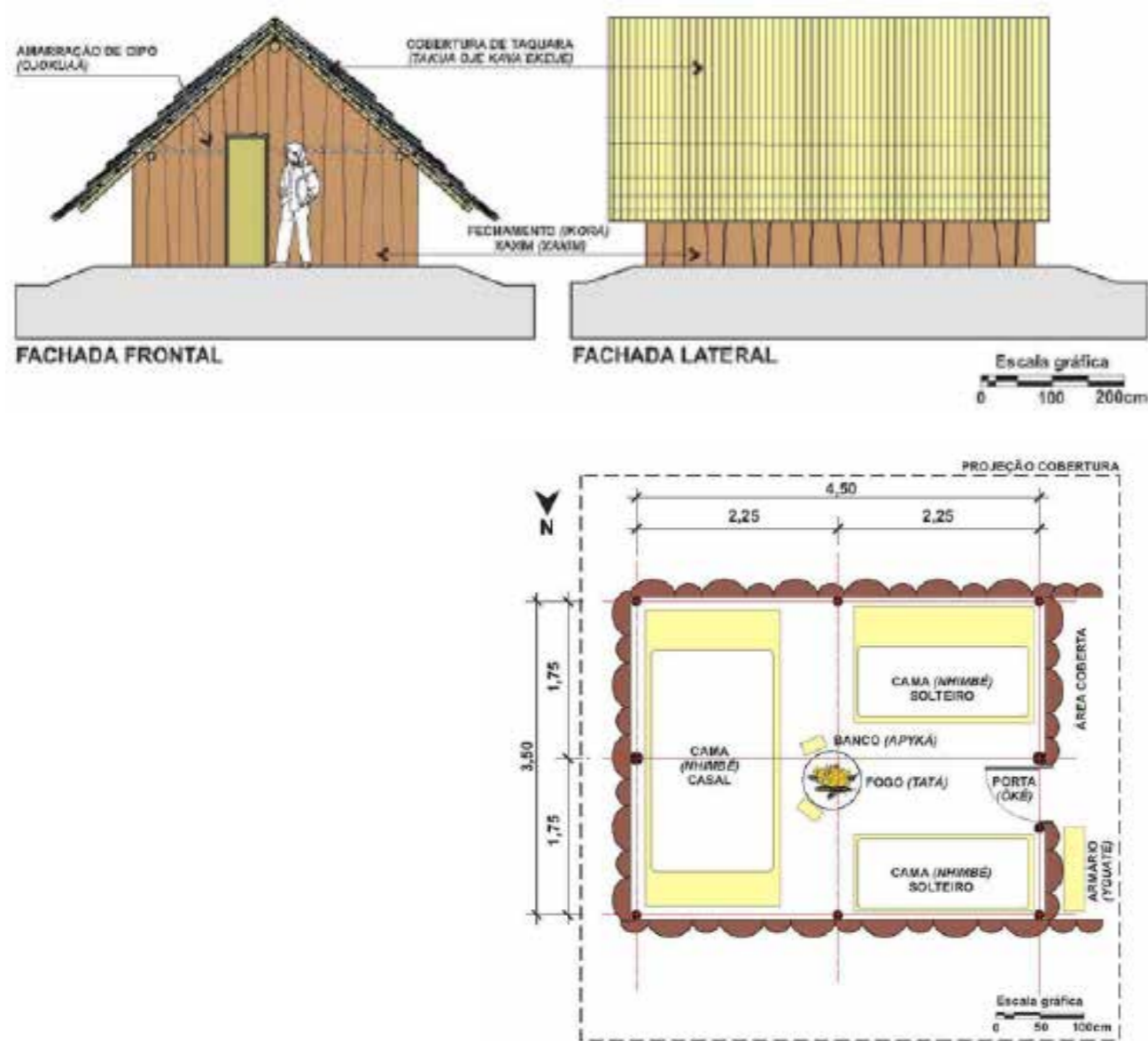


Figura 12 e 13 - Fachadas da tipologia de casa de Xaxim, e Planta Baixa da casa do Cacique. Fonte: Prudente (2007), p. 124.

na obra de Prudente (2007), possui 16m², com dimensões de aproximadamente 3,5m por 4,5m. No espaço externo das residências ocorre a separação de sementes, cultivo de alimentos, realização de atividades comunitárias e criação de animais e o espaço interno define-se para atividades como preparação de alimentos, espaços para dormir e para proteção do frio (PRUDENTE, 2007).

Prudente (2007) relata que, as construções realizadas dentro do *tekoá* seguem tipologias consideradas pelos Mbyá-Guarani tradicionais, sendo uma das únicas comunidades do estado do Rio Grande do Sul que não recebem casas projetadas pelo governo, resistindo aos recursos externos em relação a sua cultura. Conforme coloca Prudente (2017) essa preservação, deve-se ao local de inserção favorecer a disponibilidade de materiais necessários, principalmente os já citados, Cedro e Xaxim, o que não ocorre em outras comunidades do estado, que acabam por receber as denominadas pelos Mbyá como “Casas do Governo”.

Em relação à implantação do *tekoá* e às suas edificações, o clima atua como uma condicionante que direciona as estratégias arquitetônicas, unindo a construção aos segmentos culturais deste povo. De acordo com Prudente (2007), as edificações correspondem ao clima tropical úmido, chuvoso e quente local. A execução das coberturas é característica para atender estas condições, apresentando inclinação de 40%, feita de taquara batida. As construções são realizadas de acordo com as necessidades de cada núcleo, onde, segundo as tradições dos Mbyá, um dos preceitos para a implantação das casas está relacionado ao solo, a orientação solar e, conseqüentemente, ao clima, visando as plantações, produções e tradições da

comunidade local. Segundo os Mbyá, a casa nutre-se através da orientação solar do *Nhamandú*, o sol (Figura 16). A porta de abertura da frente das casas de rezas, *opy*⁶, é vista como canal de conexão entre a casa e o *Nhamandú* conforme a descrição a seguir.

Para os Mbyá, há três as orientações solares essenciais relacionadas às três divindades, Karai (leste), Tupã (oeste) e Jakairá (zênite). Segundo a perspectiva desse povo, o sol (*Nhamandú*), durante o dia inicia pela morada de Karai, passando pela morada de Jakairá, e termina na morada de Tupã (PRUDENTE, 2007, p. 105).

As aberturas possuem baixa altura, semelhante ao que comenta Günter Weimer (2005) sobre as tipologias Tupi-Guarani, como sinal de respeito ao adentrar nas residências. Prudente (2007) fala que, para os Mbyá, a porta deve manter dimensões estreitas e baixas, com 1,6 m de altura, atendendo a estatura Mbyá e reconhecendo as tradições ao adentrar ao local.

As fundações são feitas a partir das cavas que recebem os pilares, com 6 cavas de 1 metro de profundidade distribuídas de forma paralela, sendo uma escavação feita

⁶ Cabe ressaltar que, na referida obra, destaca-se que qualquer residência pode vir a ser considerada uma *opy*, pois todas as famílias possuem um líder espiritual.

Figuras 14 e 15 - Casa do Cacique e Casa do Karai. Fonte: Prudente (2007), pg. 91.



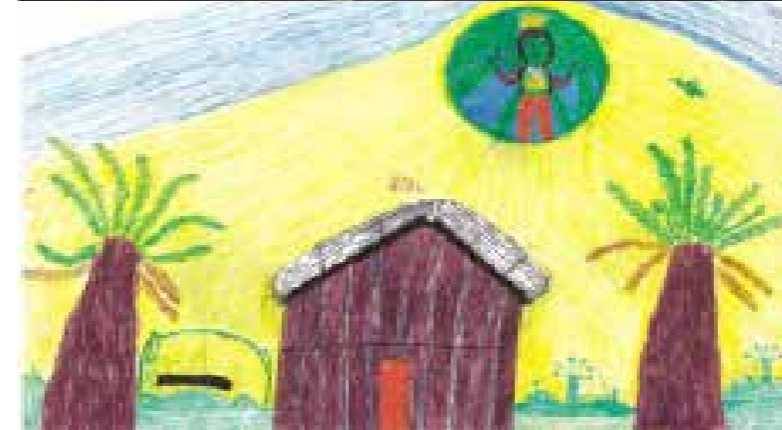
retirando terras das cavas e colocando na área central e nas cavas de fundação para fixar os pilares, conforme mostra a Figura 18 a seguir (PRUDENTE, 2007).

Prudente (2017) coloca que a liderança espiritual (*karaí*) do *Tekoá Nhüu Porã* é responsável por retratar a cultura em desenhos, demonstrando as relações da comunidade, registrando também a presença dos recursos naturais utilizados para as suas casas tradicionais (*oga*). Em relação à comunidade analisada, as casas de reza e as habitações seguem o mesmo padrão de construção.

Os mobiliários internos das habitações são poucos e o item de maior importância é o fogo de chão, que serve para aquecimento de alimentos e água, clareira e apoio para a produção artesanal, além de que, carrega grande importância cosmológica para os Mbyá-Guarani, sendo considerado essencial para a proteção espiritual e da casa. Além disso, o fogo auxilia a preservação dos materiais construtivos da casa e alimentos, como o milho sagrado Mbyá (*avaxí etel*). Os pisos internos e externos, última etapa construtiva, são feitos com o uso do próprio solo local compactado, com drenagem pluvial com o piso externo mais elevado.

Existe semelhança entre as práticas culturais e construtivas Tupi-Guarani e Mbyá, demonstrando a longevidade a qual as tradições alcançam. Algumas práticas descritas no *Tekoá* diferem as comunidades Mbyá das demais, como as movimentações populacionais.

A manutenção das tradições culturais representa a resistência e a persistência deste povo, que, embora esteja em uma região aparentemente preservada, enfrenta diversos conflitos. As condicionantes para as construções Mbyá vão além daquelas adotadas pelo homem-branco que interferem nas paisagens, por vezes, sem moderação. Neste caso, a Mata Atlântica, bioma extremamente ameaçado, resiste, nesta parcela territorial, por conta do olhar atento e zeloso da comunidade que ali vive.



Cerrado e o Povo Kuikuro

O próximo ecossistema que iremos tratar é considerado o segundo maior bioma da América do Sul, conforme informações do Instituto Brasileiro de Florestas. O Cerrado ocupa 24% do território brasileiro e incide sobre 13 estados do país. Por conta do seu clima sazonal – verão chuvoso e inverno seco – a região sofre algumas queimadas e longos períodos de seca, a maioria das espécies da flora desenvolveram uma adaptação, como armazenamento de água e nutrientes nas raízes e troncos. Cercado de quatro outros biomas brasileiros: Amazônia, Caatinga, Mata Atlântica e Pantanal, é considerado um *hotspot* mundial da biodiversidade, o que significa que possui uma grande quantidade de espécies endêmicas da mesma forma que se encontra ameaçado. O cerrado é visto como a savana mais rica do mundo, sua conservação é fundamental para o equilíbrio climático global. Abriga um abundante registro de plantas e animais, onde encontramos as nascentes das três maiores bacias hidrográficas da América do Sul, resultando num grande potencial aquífero e favorecendo a variedade biológica das áreas.

A riqueza do Cerrado brasileiro é constantemente ameaçada e apenas 19,8% de sua cobertura vegetal nativa permanece intacta. Grandes áreas vêm se transformando com a expansão da agropecuária, do agronegócio, instalação e operação de hidrelétricas, caça de animais, expansão urbana, mineração, poluição e extrativismo. A manutenção dessas atividades impacta o ambiente de forma imperiosa, contamina nascentes, rios, lençóis freáticos, gera compactação, erosão e assoreamento do solo, além de ocorrerem cada vez mais regulares de queimadas intencionais.

As populações indígenas da área têm papel substancial na conservação do meio ambiente, neste espaço existem em torno de 216 terras indígenas e vivem mais de 80 povos, que atuam como guardiões da terra e linha de frente na luta para o reconhecimento de direitos territoriais, políticos e sociais, contra grilagem e o aumento do latifúndio, de acordo com o Instituto Sociedade, População e Natureza.

Figura 20 e 21 – Opy no primeiro núcleo familiar e Representação do Tekoá como casa tradicional, por José Verá Rodrigues. Fonte: Prudente (2007), p. 100.



Parque indígena do Xingu

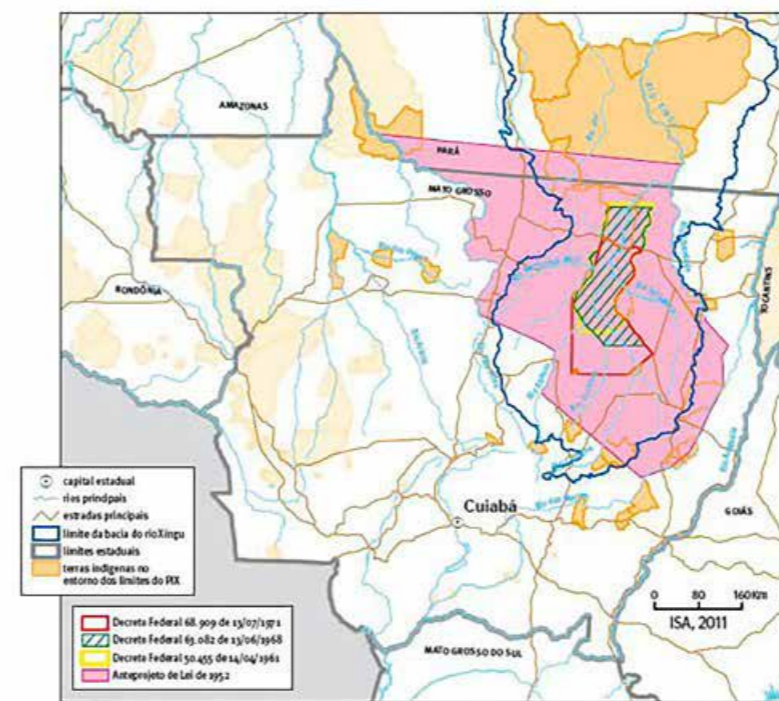
As etnias do Cerrado concentram-se majoritariamente no Parque Indígena do Xingu - localizado em uma região de transição dos biomas Cerrado e Amazônia, (Figura 23) e criado em 1961. Araújo (2004) afirma que sua criação rompeu o modelo de demarcação de terras indígenas - resultado de uma luta iniciada nos anos 1950 da qual participaram antropólogos indigenistas como Darcy Ribeiro e os irmãos Villas-Bôas - o parque tinha como fundamento a necessidade de se preservarem condições de vida de diversos povos indígenas da região do Xingu.

Tratava-se de uma proposta de manter os povos e suas culturas de forma harmoniosa com a natureza e longe da influência do mundo civilizado, os indígenas do Xingu deveriam viver no Parque sob um forte aparato estatal de proteção, que lhes garantiria, em tese, a manutenção de suas formas de vidas intactas.

Entre a proposta inicial e o decreto final, o Parque perdeu mais de metade da área do projeto. Todas as nascentes dos rios que banham as suas terras foram excluídas. Até hoje indígenas que vivem no território lutam para recuperar zonas que foram deixadas de fora e, frente a isso apresentam ameaças a sustentabilidade ambiental do Parque em razão da exploração desenfreada do seu entorno (ARAÚJO, 2004).

São cerca de sete mil indígenas distribuídos em 100 aldeias, o local tem em média 2.600 hectares, está na porção norte do Estado do Mato Grosso, numa zona de transição entre biomas Cerrado e Amazônico, e é constituído por um dos mais extensos conjuntos de áreas protegidas interligadas do mundo (MACHADO ET AL, 2020).

Alto Xingu é denominada a área na porção sul do Parque, formada pelos povos Aweti, Kalapalo, Kamaiurá, Kuikuro, Matipu, Mehinako, Nahukuá, Naruvotu, Trumai, Wauja e Yawalapiti. O Alto Xingu é a única área na Amazônia brasileira onde pode ser demonstrada com clareza a continuidade da ocupação indígena dos tempos pré-históricos até o presente (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL, s.d.). Do ponto de vista sociopolítico, a sociedade alto-xinguana é um conjunto bastante homogêneo de grupos e locais inter-relacionados que compartilham traços culturais em diversos domínios e se distinguem entre si por outros traços, que funcionam como emblemas de identidades contrativas (FRANCHETTO, 1992).



Povo Kuikuro

Nas aldeias xinguanas verifica-se o cruzamento de várias culturas e peculiaridades de grupos linguísticos que foram adotados por tribos de origens diversas (WEIMER, 2005). Dentre eles, os Kuikuro são o povo com maior população atualmente no Alto Xingu. Eles constituem um subsistema Karib – sua família linguística – com outros grupos que falam variantes dialetais da mesma língua. Seu território tradicional é a região oriental da bacia hidrográfica dos formadores do rio Xingu (rios Culuene, Buriti e Curisevo). O último dado encontrado, segundo o Instituto Socioambiental (s.d.), afirma que em 2004 havia três aldeias habitadas pelos Kuikuro, sendo a aldeia principal e maior a Ipatse, onde viviam mais de 300 pessoas. Na mesma pesquisa é exposto um cálculo de que, por volta de 1400, as aldeias abrigavam aproximadamente mil pessoas e a oeste do rio Culuene, existiam, provavelmente mais de 10 mil indígenas.

Ao longo de quase mil anos, a economia básica dos povos vem sendo a agricultura de mandioca e a pesca. Tais povos configuram um exemplo de como tecnologias ameríndias podem sustentar populações numerosas e sedentárias e fornecer um modelo de agricultura rotativa do uso da terra, representando uma alternativa aos padrões destrutivos de exploração da terra comumente aplicados na maioria do território brasileiro.

A produção tradicional de artesanato serve para usos cotidianos e cerimoniais, trocas com outros povos e como fonte de dinheiro para compra de suprimentos que se tornaram indispensáveis atualmente, como combustível, material de pesca, munições e alguns alimentos incorporados na alimentação dos povos.

A forma da casa é definida por uma trama de varas finas, curvadas ou não, e apoiadas sobre a estrutura principal, composta por pilares e vigas de madeira bruta. Na parte central da habitação, conforme afirma Waurá (2020), é o local onde fica acesa uma pequena fogueira, onde são preparados alimentos, servindo igualmente para aquecer a casa durante a noite e ainda possui a função de preservação da madeira e do sapé, pois a fumaça ajuda a mantê-los secos, evitando o apodrecimento precoce desses materiais.



Figura 22 - indígena participante do Encontro de Canarana mostra mapa das cabeceiras do Xingu, 2017. Fonte: Marcelo Botelho, <https://acervo.socioambiental.org/acervo/fotos/conferenciasencontros/regionais/indigena-participante-do-encontro-de-canarana-mostra>. Figura 23 - à esquerda, localização Parque Indígena do Xingu, 2002. Fonte: Instituto Socioambiental (ISA). Figura 24 - à direita, foto aérea Parque Indígena do Xingu. Fonte: <https://www.pensamentoverde.com.br/meio-ambiente/conheca-o-parque-indigena-xingu/>

Figura 25 - Evolução dos Limites do Parque Xingu, 2011. Fonte: ISA. Figura 26: Índios Kuikuro recebem roupas por ocasião do contato com a expedição Roncador-Xingu, dos irmãos Villas-Bôas, s/d. Fonte: Museu do Índio.

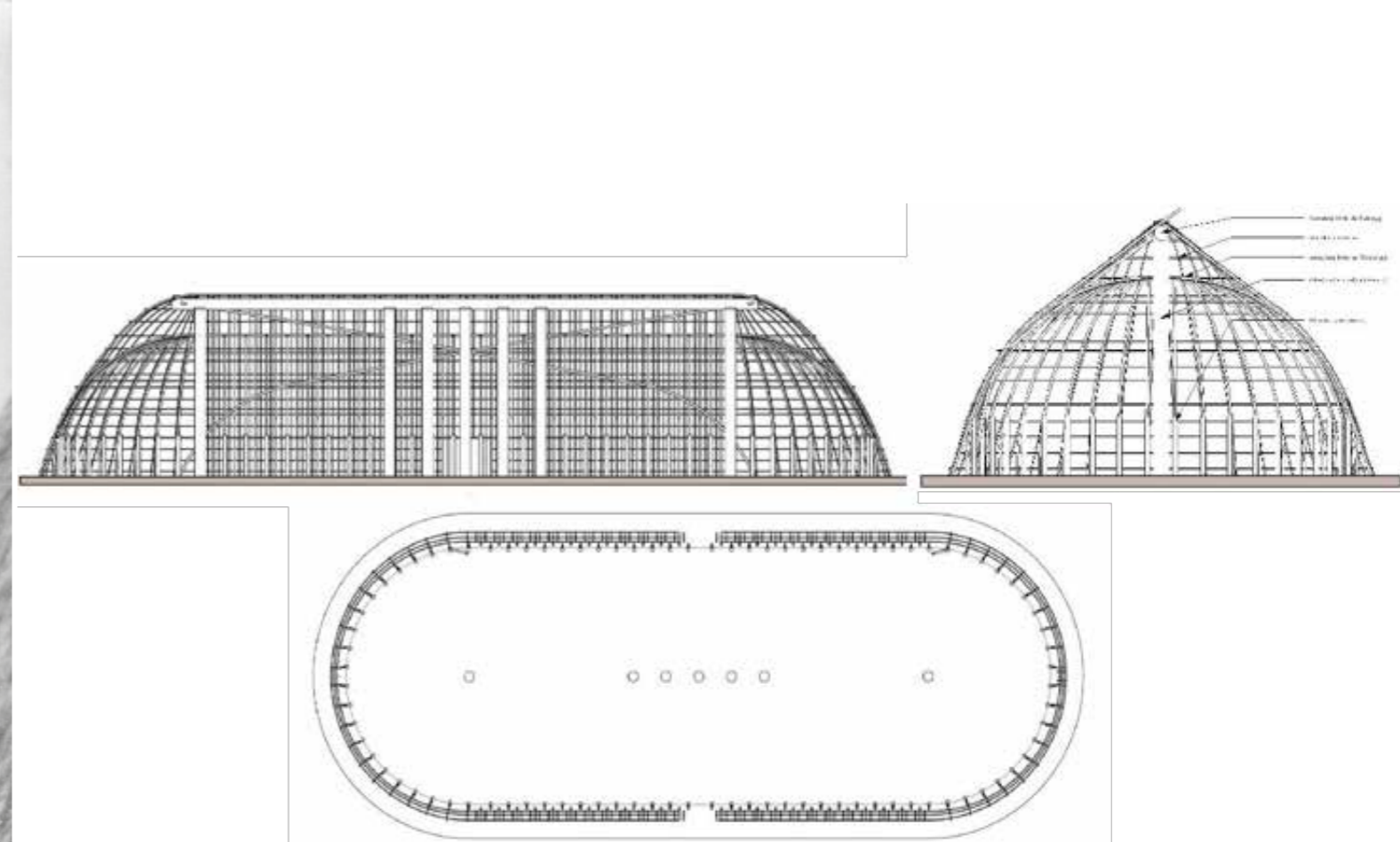


Figura 27 - Terra Indígena Xingu, Kuikuro. Fonte: Mário Vilela, FUNAI. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/povos-do-parque-nacional-do-tingu-decidem-ficar-em-quarentena-como-prevencao-ao-coronavirus/>. Figuras 28 e 29 - Construções de malocas do povo Kuikuro, s/d. Fonte: Museu do Índio.

Nas extremidades das casas, estendem suas redes, área mais privativa dos moradores, possui em sua maioria duas portas centrais, uma voltada para o pátio da aldeia, onde ocorrem as interações sociais, e outra para os fundos da casa, são as únicas entradas de luz. De acordo com o arquiteto Gustavo Utrabo, a forma como a luz adentra a casa orienta a diferenciação do espaço, espessura da sombra faz a compartimentação simbólica, quanto mais escuro é o local dentro da oca, mais privado ele é, a área comum das malocas se dá onde entra luz.

A construção de uma casa dura em média cinco meses ou mais (Waurá, 2011), podendo ser erguida em mutirões ou por membros da família. A durabilidade pode alcançar a sete anos. O levantamento da casa tem início com a colocação dos pilares centrais e da viga cumeeira, conforme Adrião (2020), logo, de acordo com a marcação feita no solo, os pilares perimetrais são alocados, em média com 1,50 m de altura, e são amarradas as vigas perimetrais, formadas por filetes de troncos para permitir sua continuidade nas curvaturas da estrutura.

Arquitetura do Povo Kuikuro

Apesar da influência da cultura endógena a partir do contato, os Kuikuro preservam e valorizam sua cultura, transmitida através das gerações, nos rituais, no modo de viver e de ver o mundo, na pintura corporal, na alimentação e, também, na arquitetura.

As aldeias encontradas no alto Xingu, conforme Costa e Malhano (1986), são circulares, com diâmetro variável entre 80 e 200m, dependendo da população que abriga. As habitações de famílias extensas são dispostas circularmente na periferia de uma praça central, estruturadas com princípios e uma orientação precisa, que permitem o entendimento da organização política e social da comunidade. As praças e estradas radiais que saem da mesma são orientadas nas direções cardinais, bem como em relação a traços importantes da paisagem local. A orientação demonstra um entendimento sofisticado do desenho arquitetônico, da astronomia e da geometria.

A prática da construção tradicional se mostra viva, é possível que em uma mesma aldeia existam casas com diferentes dimensões, formato das portas e número de pilares, porém são todas variações de um mesmo modo de construir, as casas podem ter dimensões de 16 m de comprimento por 10 m de largura a 30 por 13 m, com altura de cinco a oito metros, dados expostos por Portocarrero (2010). As casas Kuikuro, como todas no Alto Xingu, são grandes malocas de base ovalada. A simplicidade é uma característica das habitações, por ser resultado dos materiais fornecidos pelo meio ambiente (WEIMER, 2005).

Diante do elencado, compreendemos que a cultura dos povos tradicionais sempre mantém uma vinculação estreita com a natureza, é um exemplo a ser levado em consideração para transformar o conhecimento dos povos dos ecossistemas em um ponto de partida para a invenção de uma civilização de biomassa, posicionada num viés completamente diferente da espiral de conhecimento e do progresso da humanidade atual (SACHS, 2000).

A terra é o corpo dos índios, os índios são parte do corpo da terra. A relação entre terra e corpo é crucial. A separação entre a comunidade e a terra tem como sua face paralela, sua sombra, a separação entre as pessoas e seus corpos, outra operação indispensável executada pelo Estado para criar populações administradas (CASTRO, 2016).

Ainda parafraseando Castro (2016), os povos indígenas originários são os primeiros involuntários da pátria, viram cair-lhes sobre a cabeça uma pátria que não pediram e que só lhes trouxe morte, doença, humilhação, escravidão e despossessão. Desde a colonização o Brasil vem sendo formado por um enorme contingente de involuntários da pátria que não queremos e não nos representa, somos assim, pois outra é a nossa vontade.

Figuras 30 e 31 - À esquerda, corte ao longo da habitação típica dos povos. À direita, corte transversal da casa. Fonte: ISA - Instituto Socioambiental. Figura 32 - Planta baixa da casa xinguana, s/d. Fonte: ISA - Instituto Socioambiental.



DISPOSIÇÃO DOS SUPORTES DO VIGAMENTO DO TELHADO

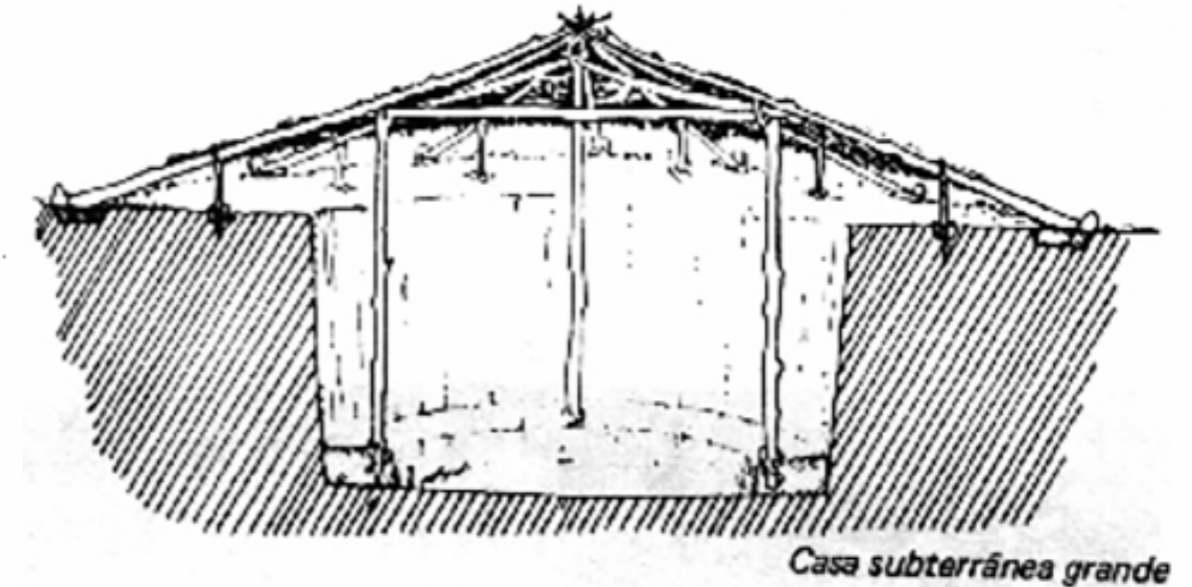
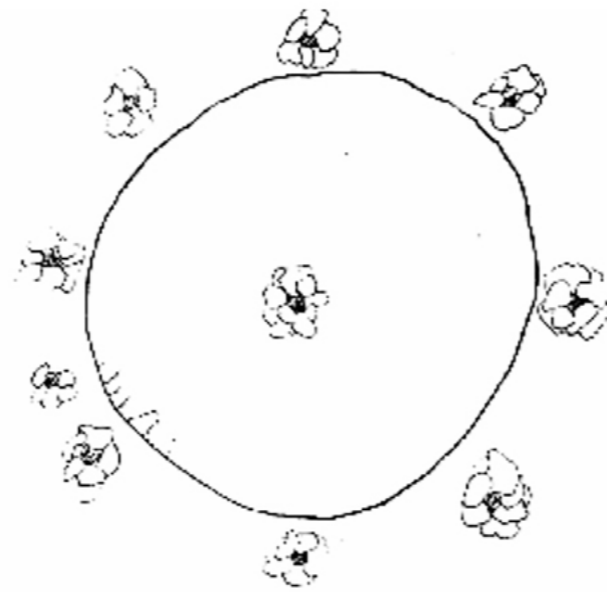


Figura 33 - Kaingang de Iraí, 1994. Fonte: Vilaine Capellari. Disponível em: https://img.socioambiental.org/v/publico/kaingang/kaingang_2.jpg.html.

Pampa

Pampa é um termo de origem indígena para região plana. O bioma pampa possui clima subtropical e, segundo o Instituto Chico Mendes (2021), está restrito ao estado do Rio Grande do Sul representando 63% do seu território e 2,07% do território nacional. Ocupa uma área de 178 mil km² dispondo de uma paisagem de terras de relevo plano cobertas de gramíneas, permeadas por matas ciliares, banhados e capões de mata. Conforme o Ministério do Meio Ambiente, este bioma é um vasto patrimônio cultural devido a sua biodiversidade, contando com 3.000 espécies de plantas, 500 espécies de aves, mais de 100 espécies de mamíferos terrestres e 50 espécies de peixes.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, a constante expansão da monocultura e pastagens estão ocasionando uma acelerada descaracterização do bioma, restando em 2008 apenas 36,03% da vegetação nativa. Mesmo com a presença do Aquífero Guarani, uma reserva essencial de água potável do mundo, e de toda a biodiversidade já citada, apenas 0,4% desta área brasileira é protegida por unidades de conservação.

Povos Indígenas do Sul

Os povos indígenas que viviam no Pampa foram perseguidos e quase extintos (LIEBGOTT *et al*, 2017). A região sul, de acordo com a FUNAI, é a com menor número de indígenas do Brasil, sendo o Rio Grande do Sul o estado com maior número. É complexo conhecer os índios antes do Brasil e contextualizar com precisão os povos que habitavam o Rio Grande do Sul. Segundo Fausto:

Para conhecer os índios antes do Brasil temos que recorrer às evidências fornecidas pela arqueologia e pela linguística histórica, conhecer as descrições legadas pelos colonizadores e missionários do século XVI e XVII e estudar as populações indígenas contemporâneas. Mas nem assim estaremos em território seguro (FAUSTO, 2000).

Segundo o Instituto Socioambiental (2016), a partir de estudos da área, sabe-se que o sul do Brasil é um local de colonização consolidada que expulsou aos poucos os povos indígenas de inúmeras maneiras. A partir de um quadro geral de distribuição destes povos no Brasil em 1980, estudo realizado pelo Centro Ecumênico de Documentação e Informação (1981), os estados de SP, PR, SC e RS compreendiam o total de 14.405



indivíduos, sendo identificados os povos Kaingang, Guarani e Xoklêng no norte do Rio Grande do Sul como os únicos remanescentes. Outro estudo realizado pelo ISA, aponta que entre o ano de 2006 e 2010 das terras do Rio Grande do Sul identificadas, em identificação, homologadas e declaradas estavam somente os povos Guarani Mbyá, Guarani Nandeva e Kaingang. Ainda, no Rio Grande do Sul, no ano de 2016, das 89 terras reivindicadas ou ocupadas, 24 estão sem providências, 22 com identificação em andamento e 15 com a homologação concluída.

Kaingang

Os Kaingang, de acordo com o Instituto Socioambiental, têm a sua denominação posta por Telêmaco Borba ao final do século XIX. A língua é pertencente à família Jê do tronco Macro-Jê e a população estimada é de 25.875 indivíduos, habitando 32 terras indígenas, uma das maiores populações indígenas do Brasil, distribuídas nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e São Paulo.

Figuras 34 e 35 - Disposição dos suportes do vigamento do telhado e corte de casa subterrânea. Fonte: D'Angelis e Veiga, p. 7 e 8. Figura 36 - Ilustração de casa de superfície por Egon Heck. Fonte: D'Angelis e Veiga, p. 13.



Figura 37 - À esquerda, homem Kaingang fabricando um cesto, 1946. Fonte: Harold Schultz. Figura 38 - No centro, mulher Kaingang de Ivaí (RS), 1994. Fonte: Vilaine Capellari. Figura 39 - À direita, carimbo de taquara Kaingang, 1955. Fonte: Vladimir Kozak.

Mais para o sul, nos estados do Paraná e Santa Catarina, a floresta atlântica, alcançando terrenos e clima subtropicais, assume uma feição nova com a crescente dominância da araucária. É a zona dos pinhais que prossegue pelo oeste e para o sul, já numa região de campos. Essa mata é o habitat de uma outra tribo Kaingang, conhecidos como Xokleng (RIBEIRO, 1986).

Segundo um estudo da autora Ítala Becker (1976) a respeito do indígena Kaingang no Rio Grande do Sul, é possível estabelecer uma divisão temporal para melhor compreender o passado cultural destes povos. A primeira entre os séculos XVI, XVII e XVIII, período em que o grupo existia de maneira isolada, a segunda no século XIX, época de ação missionária e a terceira no século XX em que o povo busca sobreviver e manter a sua cultura a um custo muito elevado.

Procurando compreender a cultura destes povos, especialmente as suas tipologias arquitetônicas é necessário iniciar pelas relações sociais estabelecidas por estes. De acordo com o Instituto Socioambiental (s.d.), os Kaingang mantêm um sistema de metades, que reconhecem princípios sociocosmológicos dualistas que funcionam sobre uma estrutura social em que existe a articulação de unidades. A unidade social mínima é um grupo formado por uma família nuclear, estes grupos formam outros maiores, denominados grupos domésticos (entre vinte e cinquenta indivíduos) que pertencem a um mesmo território. Uma união destes forma um grupo local que compõe uma unidade político-territorial (entre trezentos e quinhentos indivíduos) chefiada por um cacique.

Ainda, outro fator fundamental é o entendimento da sua atividade econômica. Consoante relatos da FUNAI (1987), a principal atividade dos Kaingang era a agricultura, fator que os levava ao sedentarismo. Atividades como a coleta de pinhão de araucária, fundamental na alimentação destes povos, e a caça eram, conforme normas rituais, complementares.

Habitacões do Povo Kaingang

Segundo Günter Weimer (2005), os povos indígenas possuem uma adaptação ecológica fascinante e devido à sua extensão, o Brasil possui uma enorme diversidade de ecossistemas resultando em inúmeras soluções arquitetônicas, algumas com características autóctones, sem a interferência de outras culturas. Weimer relata que uma das mais interessantes tipologias estudadas foi a das casas subterrâneas e semi-

subterrâneas, dispersas pela América. No Brasil essa tipologia era construída na região serrana do Rio Grande do Sul e regiões elevadas da Mata Atlântica.

Observando o povo Kaingang que habita o bioma Pampa, de acordo com D'Angelis e Veiga (2003), os escritos que trazem as soluções formais das aldeias destes povos são distintos. Determinados documentos descrevem estes aldeamentos semelhantes aos observados no Parque do Xingu, outros remetem a uma forma totalmente distinta das demais, as casas subterrâneas.

D'Angelis e Veiga (2003) descrevem as habitações escavadas na terra, circulares e com dimensões variáveis, entre 2 e 13 metros de diâmetro. A profundidade era de 2.5 a 5 metros, acontecendo também em dimensões distintas, como 6 metros. Em cima da cova escavada, um telhado de folhas era elevado, sustentado com uma armação de madeira que era fixada nas laterais e base da casa. É citado ainda que em determinadas residências, arqueólogos encontraram revestimento de piso e de pedras em paredes.

Segundo Schmitz (1988), os agrupamentos destas residências eram variados e foi possível encontrar casas como estas isoladas, compondo pares ou em aldeias com até mesmo mais de 20 compartilhando o mesmo local. Conforme D'Angelis e Veiga (2003), as habitações possuíam espaçamento variável entre 1 e 10 metros. Estudos de Schmitz (1969), datam essas tipologias em meados de 440 d.C, com margens de erros de 90 anos e outras mais recentes por volta do ano 1.110.

Conforme a revista Xapuri Socioambiental (2021), as casas enterradas para a proteção destes povos contra o frio do sul, apresentavam paredes compactadas com argila fina no intuito de fazer um revestimento. O teto de folhas era erguido pouco acima do solo, por estacas de madeira, uma central e outras laterais apoiadas na superfície, garantindo iluminação e ventilação.

De acordo com D'Angelis e Veiga (2003), a adoção de um padrão de residências de superfície por volta de 500 anos, substituiu as casas subterrâneas. A casa de um aldeamento de São Pedro é descrita com uma seção ogival pontuda, formada de estacas, coberta de folhas de palmeiras anã, o chão é batido com declive no sentido dos lados para o centro, recebendo cascas de paus que serviam de camas. No centro livre a família faz o fogo para preparar seu alimento. As residências eram compridas e possuíam apenas uma porta, descrita como "mui baixa".

Outra tipologia é descrita a partir de um fragmento de um artigo de Hensel (1928) em que a residência é relatada como uma cabana composta de dois troncos de ápice bifurcados que recebem uma barra que compõe a cumeeira. Apoiadas na cumeeira, observa-se duas estacas igualmente bifurcadas recebendo outra barra. Acima de tudo é posto o vigamento. A cobertura é formada de capim seco, comprido. As paredes são baixas com uma porta e a cumeeira alta.

Concluindo, é difícil apontar com exatidão as tipologias adotadas pelos Kaingang no bioma pampa. Consegue-se compreender a relação de alguns materiais citados com o bioma, como a palmeira anã utilizada para a constituição de coberturas, espécie da flora pampa, bem como, a adoção das casas subterrâneas no intuito de proteger do extremo frio que ocorre na região no inverno. Outro ponto que pode ser relacionado é, segundo o Instituto Socioambiental, a produção de artesanato com taquara, utensílios com porongos (cabaça), tecidos confeccionados com fibras de urtiga brava e talas de caraguatá, vegetais estes todos encontrados no bioma pampa, não sendo necessariamente nativos deste local.

Os escritos que retratam essas tipologias relatam a falta de precisão, apontando para um refinamento neste sentido, no momento em que o processo de colonização é iniciado informações descritas a respeito destes materiais começam a ser elaboradas. Outra complexidade é a distinção minuciosa entre os povos que habitavam determinados espaços quando constituídas determinadas aldeias, quanto a isso, muitos escritores citam a possibilidade de haver erro e que uma possível alteração posterior possa ser descoberta.

Considerações Finais

Durante a pesquisa, foi notória a diferenciação das execuções construtivas indígenas que se atrelam as particularidades culturais e climáticas de cada região, como organização territorial, materiais utilizados, estrutura formal das habitações, execução arquitetônica e até mesmo diferenciação na profundidade de implantação das edificações de acordo com a região. Entretanto, mesmo com as especificidades dos povos analisados, agentes endógenos atuam de forma ferrenha ameaçando constantemente cada comunidade, desde o início da colonização. Castro (2016), fala sobre a resistência dos indígenas em relação a todas as essas ameaças que enfrentam.

[...] Por isso tudo a luta dos índios é também a nossa luta, a luta indígena. Os índios são nosso exemplo. Um exemplo de reexistência secular a uma guerra feroz contra eles para desexisti-los, fazê-los desaparecer, seja matando-os pura e simplesmente, seja desindianizando-os e tornando-os “cidadãos civilizados”, isto é, brasileiros pobres, sem-terra, sem meios de subsistência próprios, forçados a vender seus braços - seus corpos - para enriquecer os pretensos novos donos da terra (CASTRO, 2016).

Percebe-se, por um lado, a resistência cultural, que vai desde a dinâmica territorial até os costumes e materiais utilizados para construções de moradias e, por outro, a negligência historiográfica quanto aos povos indígenas, retratada através da inconsistência da base de registro de dados. A comunidade Mbyá, situada em uma região relativamente preservada da Mata Atlântica, possibilita o uso vasto de materiais vegetais e a forte preservação cultural frente as suas construções, diferentemente da maioria das comunidades indígenas do país. Porém, a *Tekoa Nhuu Porã* Mbyá-Guarani, está sob constante ameaça cultural por conta da demarcação inadequada das suas terras que não suprem as suas atividades de deslocamento itinerante, uma característica importante para as tradições culturais deste povo.

O povo Kuikuro, está presente nas aldeias do Xingu, assim como grande parte das etnias do Cerrado, local que se encontra ameaçado, principalmente, pelo crescimento das invasões econômicas que prejudicam diretamente o território e toda a população ali existente. Consequentemente, a cultura dos Kuikuro está em risco iminente, fato contraditório, pois esses povos atuam como protetores diante a toda a contínua destruição ambiental e existencial do Cerrado. Assim como a cultura Mbyá, as suas práticas construtivas, culturais e relação zelosa com a natureza resistem em meio a essa descontrolada e incisiva intervenção externa.

Foi perceptível que a disponibilidade de material informativo sobre as comunidades e as suas construções, é restrito e repetitivo, quando em comparativo a arquitetura tradicional, demonstrando a subvalorização de uma cultura rica, que é de extrema valia para as paisagens naturais. Quando analisados os materiais dos Kaingang, pode-se perceber que ocorreu esta falta de consistência de dados e informações, sendo dificultosa a exatidão quanto as tipologias adotadas pelos Kaingang no bioma Pampa,

onde tornou-se viável a compreensão de algumas especificidades atrelando-as a algumas características e elementos específicos da região.

Por fim, verifica-se a relação antagônica entre os indígenas e a sua subsistência dentro do território hoje intitulado brasileiro, que sofre contínuo apagamento histórico. As práticas arquitetônicas indígenas são vastas e ricas, aplicadas de acordo com cada necessidade e localidade, auxiliando na preservação e manutenção ambiental da parcela natural que ainda resiste no Brasil. Além disso, cabe ressaltar a necessidade de se intensificar a exploração destes conteúdos, principalmente, dentro da prática construtiva, que são tão conteudistas quanto a arquitetura europeia tradicionalmente difundida e estudada.

Referências

ANAMA, (Ação Nascente de Maquiné). *A Mata Atlântica. Ong ANAMA- RS- Brasil*. Disponível em: https://www.onganama.org.br/mata_atlantica.htm. Acesso em: 16 jul. 2021.

AZEVEDO, Marta; REZENDE, Antônio; HECK, Egon; MARQUES, Levi; MELIÀ, Bartolomeu. *Guarani Retã Povos Guarani na Fronteira Argentina, Brasil e Paraguai*. UNAM, ENDEPA; CTI, CIMI, ISA, UFGD; CEPAG, CONAPI, SAI, GAT, SPSAJ, CAPI, 2008. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/publicacoes-isa/guarani-reta-2008-povos-guarani-na-fronteira-argentina-brasil-e-paraguai>. Acesso em: 18 jul. 2021.

BECKER, Ítala I. B. *O Índio Kaingang no Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Instituto Anchieta de Pesquisas, 1976.

CASTRO, Eduardo Viveiros de. *Involuntários da pátria*. Aula pública do antropólogo Eduardo Viveiros de Castro durante o ato Abril Indígena, Cinelândia, Rio de Janeiro 20/04/2016. Disponível em: <https://provocadisparates.blogspot.com/2016/04/os-involuntarios-da-patria-eduardo.html>. Acesso em 24 jul. de 2021.

CENTRO ECUMÊNICO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO (CEDI). *Povos Indígenas no Brasil 1980*. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Downloads>. Acesso em 20 jul. 2021.

COSTA, Maria H. F., MALHANO, Hamilton B. Habitação Indígena Brasileira. In: RIBEIRO, Darcy. RIBEIRO, Berta G. *Suma Etnológica Brasileira*. Vol 2: Tecnologia Indígena. Petrópolis, Vozes, Finep, 1986. p. 27-92.

ESCOLA DA CIDADE. *Arquiteturas do Sul Global: Gustavo Utrabo (Brasil)* - YouTube. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=9KvtbQMZs8o&list=PLNDgpX65wNuQ4up_Qvkrh00AAKBub9sbT&index=3&ab_channel=EscoladaCidade. Acesso em: 13 ago. 2021.

EQUIPE MAPAGUARANICONTINENTAL (EMGC). *Caderno Mapa Guarani Continental: povos Guarani na Argentina, Bolívia, Brasil e Paraguai*. Campo Grande, MS. Cimi, 2016. Disponível em: <http://campanhaguarani.org/guaranicontinental/caderno/>. Acesso em: 20 jul. 2021.

D'ANGELIS, Wilmar R; VEIGA, Juracilda. Habitação e Acampamentos Kaingang hoje e no passado. *Revista Cadernos do CEOM*, 2003. Disponível em: <http://www.>

portalkaingang.org/habitacao_e_acampamentos.pdf. Acesso em: 10 ago. 2021.
Os primeiros brasileiros. Dossiê Super Interessante, São Paulo: Editora Abril, 417-A. ed., jul. de 2020.

FAUSTO, Carlos. *Os Índios antes do Brasil*. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

FRANCHETTO, Bruna. "O aparecimento dos caraíba": para uma história Kuikuro e alto-Xinguana, In: CUNHA, Manuela C. (org.) *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, Secretaria Municipal de Cultura, FAPESP, 1992. p. 339-356.
FUNAI. Índios do Sul do Brasil. Curitiba, 1987.

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO. Governo do Brasil. *Índios no Brasil*. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/quem-sao?limitstart=0#>. Acesso em: 08 jul. 2021.

HENSEL, Reinaldo (Reinhold F.). Os Coroados da Província brasileira do Rio Grande do Sul. *Revista do Museu e a Arquivo Público do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1928.

INSTITUTO CHICO MENDES. *Governo do Brasil*. Pampa. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/pampa>. Acesso em: 08 jul. 2021.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil 2006/2010*. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Downloads>. Acesso em 20 jul. 2021.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil, Imagens dos Povos Indígenas no Brasil*. Disponível em: <https://img.socioambiental.org/v/publico/guarani-mbya/>. Acesso em 24 jul. 2021.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil, Kaingang*. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Kaingang>. Acesso em 24 jul. 2021.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil. Kuikuro*. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Kuikuro>. Acesso em: 05 jul. de 2021.

LEGEN, Johan van . *Manual do arquiteto descalço*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

LIEBGOT, Roberto; BONIN, Iara; HUBER, Adriana; SANTANA, Renato; BUZATTO, Cleber. Territórios e biomas como expressões de luta e vida. *Semana dos Povos Indígenas* [S. l.], p. 1-8, 7 abr. 2017. Disponível em: <https://www.cimi.org.br/pub/publicacoes/Semana-dos-povos-indigenas-2017.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2021.

MACHADO, Maria F. R. *Tecnoíndia: arquitetura, antropologia e tecnologias indígenas em Mato Grosso*. 1. ed. Entrelinhas Editora, 2020.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *Governo do Brasil. Pampa*. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/biomas/pampa.html>. Acesso em: 08 jul. 2021.

MMA [Ministério do Meio Ambiente]. Disponível em: https://antigo.mma.gov.br/biomas/mata-atl%C3%A2ntica_emdesenvolvimento.html. Acesso em: 6 jul. 2021.

PRUDENTE, Letícia Thurmann. *Arquitetura Mbyá-Guarani na Mata Atlântica do Rio Grande do Sul*. Estudo de caso Tekoá Nhüu Porã, p. 1-164, dez. 2007. Disponível em:

<https://seer.ufrgs.br/EspacoAmerindio/thesis/view/33>. Acesso em: 1 jul. 2021.

PRUDENTE, Letícia Thurmann. *Arquitetura Mbyá-Guarani em área de Mata Atlântica: Tipologia arquitetônica da casa de Xaxim do Tekoá Nhüu Porã – Maquiné/RS*. Porto Alegre, Iluminuras, p. 280-326 Porto Alegre, v. 18, n. 43, jan/jul, 2017.

RIBEIRO, Darcy. *Os Índios e a Civilização*. 5. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1986.

SACHS, Ignacy. *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTANA, Renato. *Sem conclusão de demarcações, povos indígenas da região Sul decidem por retomadas e autodemarcações*. Instituto Socioambiental. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/index.php/acervo/noticias/sem-conclusao-de-demarcacoes-povos-indigenas-da-regiao-sul-decidem-por-retomadas-e>. Acesso em 15 jul. 2021.

SCHMITZ, P. I.; BECKER, Í.I.B.; LA SÁLVIA, F.; LAZZAROTO, D.; RIBEIRO, P.A.M. *Pesquisas Sobre a Tradição Taquara no nordeste do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Instituto Anchieta de Pesquisas, 1988.

SCHMITZ, Pedro Inácio. *Algumas datas de Carbono 14 de casas subterrâneas no planalto do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo. Instituto Anchieta de Pesquisas, 1969.

SOUZA, José Otávio Catafesto. *O sistema econômico nas sociedades indígenas Guarani pré-coloniais*. *Horizontes Atropológicos*, Porto Alegre, ano 8, n. 18, p. 211-253, 2012. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/129346/000378657.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 21 jul. 2021.

VIVEIROS DE CASTRO, E. B. *Indivíduo e Sociedade no Alto Xingu: Os Yawalapati*. *Dissertação de Mestrado não publicada*. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1977.

WEIMER, Günter. *Arquitetura Popular Brasileira*. Ed. Martins Fontes, 2005.

XAPURI SOCIOAMBIENTAL. *Casas subterrâneas dos Kaingang – Povos da tradição Taquara*. Disponível em: <https://www.xapuri.info/arqueologia/casas-subterraneas-dos-kaingang-povos-da-tradicao-taquara/>. Acesso em: 10 ago. 2021.

ENTRE O OÁSIS E O DESERTO

Esconder e revelar, sexualidade e gênero dentro dos parques urbanos

BETWEEN THE OASIS AND THE DESERT
Hide and reveal, sexuality and gender within urban parks

*Estevan de Bacco Bilheri¹, Kayan Freitas de Araujo²,
Cristhian Moreira Brum³ e Tarcísio Dorn de Oliveira⁴*

Resumo

A temática saúde pública está no enfoque devido a pandemia do Covid 19, o vírus revelou um problema das cidades, a hostilidade delas para os cidadãos. Pois, as cidades modernas se tornaram mares de concreto, neste sentido encontram-se os oásis urbanos para eles se dirigem uma série de identidades que geram encontros conflituosos ou amistosos. Neste sentido, os encontros conflituosos ocorrem os processos de apagamento da identidade real do indivíduo, principalmente quando tratamos das minorias. O artigo tem como objetivo compreender como as relações conflituosas dentro dos oásis urbanos impactam na demonstração da identidade real do indivíduo e na sua relação com o espaço. O método utilizado para o desenvolvimento do trabalho foi o questionário. E os resultados obtidos demonstram que as relações conflituosas e o medo causam o apagamento da identidade real, além de interferir no modo como as pessoas LGBTQIA+ se apropriam dos oásis urbanos.

Palavras-chave: oásis urbanos, gênero, percepção, identidade real, identidade social.

Abstract

The public health theme is in focus due to the covid 19 pandemic, the virus revealed a problem of cities, this hostility to city dwellers. Modern cities have become concrete seas, in this sense, the urban oasis for them has directed by a series of identities that generate conflicting or friendly encounters. In this sense, conflicting encounters occur during the process of the assumption of the real identity of the individual, especially When dealing with minorities. The article aims to understand how conflicting relationships within urban oasis impact the demonstration of the individual's real identity and their relationship with space. The method used for the development of the work was the questionnaire. And the results obtained show that conflicting relationships and fear cause the payment of real id and interfere in the way people do LGBTQIA+ appropriate the urban oasis.

Keywords: urban oasis, gender, perception, real identity, social identity.

¹ Arquiteto e Urbanista pela Universidade de Passo Fundo (UPF), mestrando em Arquitetura e Urbanismo na linha de Percepção do Ambiente pelo Usuário pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFpel).

² Arquiteto e Urbanista, mestrando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

³ Pós- Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Mestre em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Professor do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (UFpel).

⁴ Pós- Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Mestre em Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Santa Maria.



Figura 1 - Cidade de São Paulo vista aérea. Fonte: Valdíney Pimental Flickr.

Introdução

As discussões sobre a temática saúde estão em foco em diferentes áreas do conhecimento, esse debate foi impulsionado durante a pandemia do vírus SARS CoV-2 (Covid 19), que impôs uma série de restrições como o distanciamento social. Esse distanciamento fez com que a população permanecesse mais tempo dentro de casa, saindo apenas para atividades básicas, sem momentos de lazer ao ar livre. Muitas cidades optaram pelo isolamento dos parques e praças, impedindo que as pessoas adentrem nesses oásis como forma de evitar a propagação do vírus. Entretanto, com estas precauções a pandemia descortinou uma “doença” das nossas cidades a sua hostilidade para a saúde humana, problema existente há muito tempo.

O cerne da questão é o desenvolvimento desenfreado das cidades, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU) os centros urbanos abrigam 55% da população mundial, ressaltando que a previsão é que em 2050 este índice alcance a marca de 70%. Com estes índices e o adensamento populacional nas grandes cidades, com as altas taxas de ocupação dos solos e edifícios cada vez mais altos, estão transformando as cidades em mares de concreto (figura 1). Neste sentido, o crescimento acelerado da população nestas áreas acarreta uma série de problemas para a saúde física e psicológica dos cidadãos.

Neste caos urbano ainda existem recursos para os cidadãos recorrerem que são áreas verdes, neste caso denominados oásis urbanos (parques e praças). Que pela definição são pequenas regiões férteis em pleno deserto, neste caso pode-se comparar o deserto de modo figurativo com as cidades e suas grandes edificações cinzas. Para estes espaços convergem diferentes identidades, segundo Goffman (1998) as pessoas possuem duas identidades: a real e a virtual, sendo elas características das pessoas.

Para Goffman (1998) a identidade virtual é um conjunto de características impostas aos indivíduos, para regular seu papel social dentro das sociedades, ou seja, são características tidas como normais em determinados grupos, como os papéis de gênero em que meninos brincam com carrinhos e meninas com bonecas e cozinhas. Estas características virtuais regulam as pessoas e como elas se apresentam perante a sociedade, ocultando a personalidade real. Esta por sua vez são os atributos e



características reais de um pessoa, é composta por pela psique, a biologia e seus atributos originais, se desassociando dos padrões impostos pela sociedade.

Nesta convergência de diferentes identidades dentro dos oásis urbanos podem produzir encontros conflituosos. Neste sentido, os encontros conflituosos podem acarretar no apagamento ou ocultamento da identidade real do indivíduo, principalmente quando se trata das minorias, neste caso o artigo tem como enfoque a comunidade LGBTQIA+ que sofre dos paradigmas de gênero regulado pelo binário (BUTLER, 2021) dentro das cidades, ofuscando sua identidade real.

Com o ofuscamento da sua identidade real as pessoas do acrônimo LGBTQIA+, tem sua percepção e apropriação dos oásis urbanos de formas diferentes, sendo assim o objetivo deste artigo é compreender como as relações conflituosas dentro dos oásis urbanos impactam na demonstração da identidade real do indivíduo e na sua relação com o espaço. Este trabalho é um recorte do trabalho apresentado no 3º Congresso Internacional de Cidadania, Espaço Público e Território (3º CIECIT).

A história dos oásis urbanos

Antes de adentrar na questão revelar e esconder a identidade, é preciso entender os conceitos de parques urbanos e suas relações com a cidades e cidadãos. São eles espaços públicos de lazer, diversão e prática de esporte, destinado ao relaxamento do estresse cotidiano, para onde se direciona diversas identidades em busca de relações informais de convívio (COSTA, 2005). Os autores fazem esta relação dos parques urbanos com oásis como uma forma poética de nomeá-los, pois os oásis interagem com o lúdico e imaginário das pessoas.

A história destes espaços foi perdida com o passar do tempo, entretanto há muito se fala destes oásis como na bíblia o paraíso produzido para Adão e Eva e os jardins suspensos da babilônia que ainda intrigam e comovem o imaginário das pessoas. Em uma linha cronológica datada o surgimento dos parques veio da arte da jardinocultura, surgindo em locais como a China e o Egito (LABODA, ANGELIS, 2005). Mas os parques como são conhecidos hoje surgiram das experiências francesas (figura 2) e inglesas



(figura, sendo seu surgimento atrelado com a urbanização das cidades no século XIX (SCOCUGLIA, 2009). O urgir destes espaços está entrelaçado com a revolução industrial, que tornou a vida urbana frenética, exigindo das cidades ambientes de refúgio com áreas verdes.

No início dos anos 70 surge uma tendência mundial em romantizar e tornar os oásis urbanos espaços exuberantes, trazendo uma série de atrativos como: equipamento esportivos, espelhos d'água, passeios iluminados e pequenos bosques tornando as paisagens dinâmicas e mutáveis (FRIEDRICH,2007). Além das produções paisagísticas com flores e vegetações arbóreas que mudavam conforme as estações. No Brasil um nome se destaca entre os paisagistas, Burle Marx e suas produções exuberantes como o Parque Cidade Dona Sarah Kubitschek (1978), anteriormente conhecido como Parque Python (Figura 4).

Além do embelezamento das cidades os parques urbanos tem importantes contribuições para as cidades e seu meio ambiente, diluindo as temperaturas e criando microclimas agradáveis (CAMPESTRINI, et.al, 2019), como mostra o estudo realizado na cidade de Passo Fundo, onde foram estudados os microclimas nos oásis urbanos. Mas apenas nos 80 com a estruturação dos movimentos ecológicos que aflorou o pensamento da qualidade dos ambientes urbanos. Com estas reivindicações foram executadas requalificações em áreas urbanas degradadas, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida nas cidades, com essas reformas foram planejados percursos para ciclistas e pedestres, trazendo uma diversidade ainda maior de usos para o ambiente (FRIDRICH,2007).

Na segunda década do século XXI com o desenvolvimento frenético dos centros urbanos afetando de forma direta a população que nelas vivem e sua qualidade de vida, os oásis urbanos se tornaram ainda mais importantes para saúde física e mental dos cidadãos. As áreas verdes são imprescindíveis para o bem estar da população (LABODA, ANGELIS, 2005), além de ser um direito à cidade como cita Lefebvre (2001), mas não é direito pleno para todos cidadãos que nela vivem, neles ocorrem processo conflituosos, fazendo com que cada cidadão se sinta um completo estranho naquele espaço, fazendo dos parques urbanos um quebra-cabeça onde uma pessoa se identifica com o local e outra não (ROLNIK, 1995).



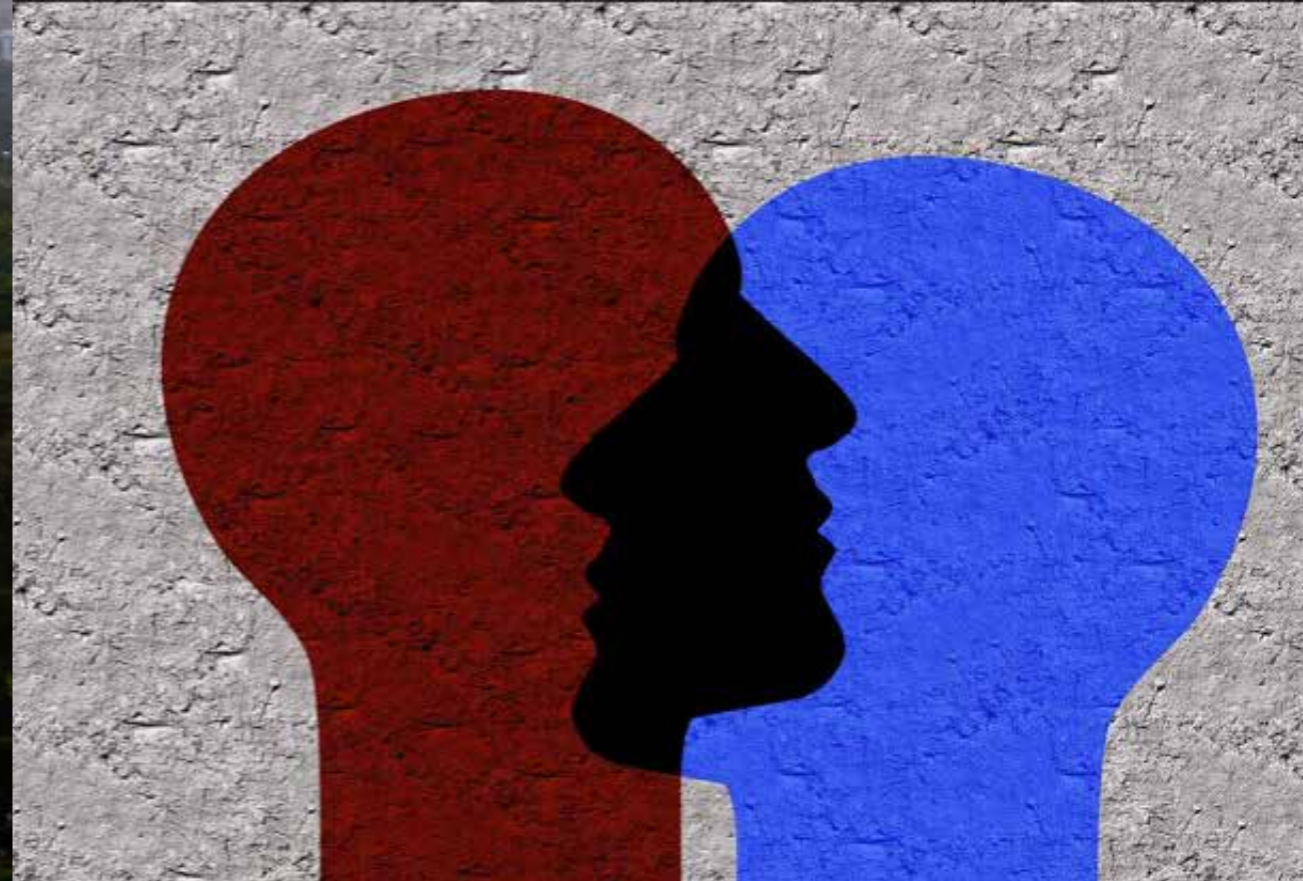
Oásis? Relação entre o gênero e os oásis

Neste quebra-cabeça advindo das relações conflituosas dentro dos oásis urbanos, o foco principal destas relações são as pessoas dissidentes de gênero e sexualidade, assim como outras minorias. Mas o que é gênero e sexualidade, são meramente uma construção social reguladas pelo binário masculino e feminino, havendo uma falocêntrica (BUTLER, 2021) que padronizam as características de cada gênero que deve performar. A identidade social/virtual é um processo reflexivo construído a partir de padrões socialmente impostos e construídos (COSTA, 2005). Assim como o gênero, estas regulações sociais são dadas por ordens distantes como cita Lefebvre (2001).

Neste sentido, os oásis urbanos por serem um marco (LINCH, 2002) dentro das cidades atraem diferentes grupos sociais para seu espaço, entretanto nestes encontros podem haver relações conflituosas entre seus usuários, estas relações tendem a ter um gatilho social, como por exemplo a LGBTfobia. Sendo assim, as relações conflituosas causam alterações na percepção das comunidades do acrônimo, a percepção do ambiente compreende a relação entre o ser humano/ambiente e as interrelações entre as pessoas, um processo cognitivo. Sendo assim, o ambiente onde estamos está diretamente ligado a nossas emoções. Neste sentido, quando um ambiente se apresenta hostil para a pessoa dissidente, ele acaba sendo evitado ou a pessoa reproduz padrões para se enquadrar às normativas. Tal processo cria o que Goffman (1998) intitula de identidade social.

Esta identidade social é o que muitos LGBTQIA+ criam para poder se apropriar dos espaços urbanos, se enquadrando dentro de caixas reguladoras, sendo assim se auto inviabilizando, escondendo a sua personalidade real. O processo pode ser mais agressivo e a pessoa pertencente ao acrônimo cria a homofobia internalizada, automaticamente se sabotando e criando regras para esconder suas características dissidentes (BORGES, 2020). Este processo de auto preconceito é visto em todas as minorias.

Nesta concepção a criação da identidade virtual e preconceito internalizado, além da LGBTfobia que assola a comunidade do acrônimo interferem diretamente na percepção do local, bem como no processo de criação de vínculos de pertencimento sobre o



espaço, pois a pessoa está em uma constante vigia a fim de esconder sua identidade real. Além disso, quando a pessoas revela sua identidade real este ato cria um estado de constante alerta, pois a visibilidade coloca o alvo do preconceito sobre suas costas, portanto é criado um jogo doloroso de esconder e revelar (figura 4), impedindo-a de desfrutar o espaço de forma plena.

Outro efeito do preconceito é a territorialização, efeito estudado por Costa (2005) no Parque Farroupilha em Porto Alegre, neste estudo ele demonstra a ocupação do ambiente conforme grupos padrões de identidades sociais parecidas criam microterritórios dentro do espaço. Nestes encontros de iguais não produzem encontros de diferentes, sendo assim os estigmas e repetições de padrões são perpetuados. Como ele explica no estudo o grupo estigmatizado fica em uma parte do ambiente utilização de uma parte específica do ambiente e são conhecidos pela prostituição, este estigma é maior quando se tratam das travestis, que são vistas como abjeto (BUTLER, 2021) para os padrões sociais, por destoarem fisicamente dos requisitos performativos dos padrões binários.

Além disso, é negado ao acrônimo manifestar algo intrínseco para o ser humano o afeto, as relações banais que para casais cis-hétero são vistas como normais, sendo elas: o caminhar de mãos dadas, o abraço deitado no gramado, a troca de carinhos e o beijo, relações presentes no cotidiano da vida de casais (VIANNA, COPPIETERS, 2017). Para casais LGBTQIA+, demonstrar afeto em público é um risco, pois há o julgamento e a hostilidade, podendo ocorrer agressões físicas e verbais. Sendo assim, o desfrutar de maneira plena dos parques públicos se torna algo inviável para esses casais. Neste sentido para a comunidade é questionado se o direito à cidade (LEFBREV, 2001) é para todas as pessoas, ou apenas aquelas que se enquadram dentro das caixas padrões de gênero.

Metodologia

A pesquisa tem um caráter exploratório, pois tem maior afinidade com o problema da pesquisa, sendo ela de caráter flexível quanto às respostas de forma a possibilitar considerações variadas (GIL, 2002). Para alcançar o objetivo descrito a metodologia



aplicada tem suas bases na Percepção Ambiental, com o enfoque entre o esconder e revelar a identidade e suas consequências deste ato na percepção humana. O procedimento metodológico, consiste na aplicação de questionário, sendo ele um instrumento de coleta de dados com uma variedade de perguntas, sendo sua principal vantagem a possibilidade de atingir o maior número de pessoas de modo simultâneo (MARCONI, LAKATOS, 2002).

Para além, foi escolhido o objeto de estudo se baseando na aproximação com o objetivo da pesquisa (YIN, 2004) para isto foi escolhido o Parque da Gare, localizado na cidade de Passo Fundo no Rio Grande do Sul. A aplicação do procedimento metodológico aconteceu no mês de junho de 2021, de forma online pelo aplicativo “Google Forms”. As perguntas foram selecionadas com base no embasamento teórico desenvolvido, consistindo em questões de múltiplas escolhas e de respostas curtas. Para análise das respostas foi utilizado o modelo classificatório, “trata-se de examinar as respostas a um inquérito que explora as relações psicológicas” (BARDIN, 1977). Cabe ressaltar que o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido foi disponibilizado.

Passo Fundo/ Parque da Gare

Mirando o norte do estado do Rio Grande do Sul é possível encontrar as cidades do planalto, terras com relevo acidentado, invernos rigorosos e culturas típicas. Ao percorrer a RS 135 chegamos na Capital da Literatura (figura 5), também conhecida como a cidade de Teixeira.

Me perguntaram se eu sou gaúcho
Está na cara repare o meu jeito
Sou do Rio Grande lá de Passo Fundo
Trato todo mundo com respeito (TEIXEIRINHA, [s.d]).

O orgulho de ser passofundense tem suas limitações, quando tratamos da questão de gênero e diversidade o povo gaúcho é conhecido pela sua figura culturalmente construída do gaúcho e este aspecto não se limita às regiões de campanha ou

fronteiras, na capital da literatura existem os paradigmas de gênero e as limitações pelo binário (BUTLER, 2021).

Infelizmente essa imagem de herói másculo atinge de forma brusca os dissidentes de gênero, a construção do homem másculo e dono do seu destino coloca as pessoas que “fogem” desta regulação culturalmente criada em um estado de invisibilidade ou de alvo como um bode exploratório, forçando-as a criar a identidade social ou virtual (GOFFMAN, 1998). Esta condição acontece na terra da literatura ou conhecida como Passo Fundo.

Em um relato de uma mãe para um jornal da cidade, ela diz que os casos de LGBTfobia na cidade são invisibilizados, pois muitas pessoas têm medo de denunciar ou de não serem ouvidas pelos responsáveis pela segurança. Neste sentido, ela conta que em uma noite o filho e seu namorado chegaram com ferimentos em casa, ao questionar o filho sobre o ocorrido o mesmo disse que sofreu um assalto, entretanto a mãe acredita que a violência foi movida pela orientação sexual do filho (DIÁRIO, 2015).

Os casos de LGBTfobia em Passo Fundo não se limitam apenas a agressões físicas, as agressões verbais e os olhares de reprovação, além da perseguição. Neste sentido, as vítimas preferem omitir a denúncia dos crimes contra eles, pois a insegurança e precariedade da lei para responsabilizar os criminosos. Mesmo que em 2019 o Supremo Tribunal Federal (STF) tenha colocado a discriminação contra LGBTQIA+ como crime pela Lei 7716/89.

Neste sentido, os cidadãos passofundenses que pertencem ao acrônimo para conviver dentro da cidade e de seus espaços urbanos têm que viver nesta relação entre esconder e revelar sua identidade. Sendo assim nesta relação tórrida influenciam na forma de se apropriar da cidade e de seus espaços de lazer.

A cidade na questão espaço de lazer urbano oferta um grande número de atrativos distribuídos entre 30 praças e 2 parques, os mais conhecidos pelos cidadãos são a Praça da Cuia, o Parque da Gare e o Parque Banhado da Vergueiro. O escolhido como estudo de caso para esta pesquisa pelo seu grau de importância dentro da cidade foi o Parque da Gare (figura 6).

Figura 7 - Antiga estação férrea e novo Parque da Gare. Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/parque-da-gare-entem-era-o-trabalho-hoje-%C3%A9-o-lazer-a-primeira-foto-%C3%A9-da-d%C3%A9cada-de-869043233114211/>



Localizado na região central da cidade, sendo transpassado pela Avenida 7 de Setembro, margeado em sua maioria por edificações de uso misto. O local inicialmente era destinado a estação férrea da cidade ligando-a com o Rio Grande do Sul, após a decadência do transporte férreo em 1980 o local passou a ser utilizado como parque urbano da cidade (figura 7). Entretanto, o espaço sofreu pelo processo de abandono, se tornando um local de referência de forma negativa pela sua marginalização e insegurança.

Em 2016 o espaço passou por uma reestruturação paisagística e urbana, ganhando novos usos e paginações. Entre estes usos se encontram o espaço gastronômico, espaço para feira do agricultor, espaços contemplativos e um espaço desportivo (figura 8), o espaço passou a ser uma referência para o lazer da cidade e um marco (LINCH, 2002), ofertando usos em todos os turnos.

Para esses espaços convergem grande parte da população da cidade, visto que o parque se encontra em uma área central da cidade. Seu maior uso é durante o final de semana, a maior parte dos usuários buscam o espaço próximo ao lago para organizarem piqueniques e outros usos como passeio com animais de estimação. Na área voltada para esporte tipicamente ocupada por jovens, o espaço oferece pistas de skate, quadras de futebol e uma pista para patinação. O espaço gastronômico tem seu uso restrito pelo período da noite, quando os bares e restaurantes abrem suas portas.

Resultados e discussões

A comunidade do acrônimo converge para o oásis na busca de lazer, a pesquisa abrangeu um público de 45 pessoas, sendo que destas a grande maioria eram homens gays (51,1%), seguido por pessoas bissexuais e lésbicas. Cabe ressaltar a baixa participação de pessoas transexuais e travestis (1%), que se justifica por ser uma população estigmatizada ou colocada com o abjeto, alguém sem valor (BUTLER, 2021). Esta baixa aderência da comunidade T, faculta questionar se estas pessoas não frequentam o espaço por medo.



Figura 8 - Relação de usos do Parque da Gare. Fonte: Autores, 2022

As questões levantadas eram de múltiplas escolhas, a pergunta inicial era se o entrevistado frequentava o parque, um número considerável de pessoas não frequentava o ambiente (8,9%), neste sentido foi enquadrado o questionamento do motivo de não usufruir do espaço, as respostas foram o medo de sofrer violências físicas e verbais, como comprova o depoimento: - Eu nunca sofri preconceito, mas tive vários amigos que não usam mais o parque por medo. Neste sentido o medo faz com que seja negado o direito à cidade (LEFEBREV, 2001), impedindo que estas pessoas tenham seu momento de lazer.

Nesta relação conflituosa os frequentadores do espaço, se utilizam de armaduras para se blindar contra o preconceito sofrido nos oásis urbanos, se utilizando da identidade social (GOFFMAN, 1998), mimetizando padrões sociais aceitáveis para heterossexuais, criando uma constante vigia sobre sua identidade e características. Além de se utilizarem de uma rede de apoio, evitando ir ao espaço sozinho, neste sentido a percepção do ambiente é prejudicada pela constante vigia e pela falta de vínculos de pertencimentos que o medo causa.

No pensamento da identidade real e a virtual, uma grande questão é o jogo de tortura que aflige os LGBTQIA+, entre esconder e revelar sua sexualidade, sendo assim as demonstrações de afeto, tipicamente vistas como normais quando demonstradas por casais cis-heteros, ficam reprimidas quando tratamos do acrônimo LGBTQIA+ em um relato uma entrevistada conta que estava em encontro com outra mulher e sofreu um caso de assédio, um homem estava olhando para elas e se masturbando. Tal depoimento confirma a pesquisa de Vianna e Coppieters (2017). Além de evidenciar que os estigmas e fetiches que afligem as mulheres lésbicas e bissexuais, pois para o homem a mulher tem o papel do outro, sendo dominada por ele (BUTLER, 2021).

Atentando às relações de afeto dentro espaço 51% dos entrevistados evita demonstrar interações normais de afeto como: beijos e abraços, pelo medo de sofrer algum tipo de preconceito. Um depoimento deixa este medo explícito: - Nunca tive experiência de demonstrar afeto dentro do parque pelo simples motivo de ter medo de sofrer algum ataque LGBTfóbico. Pois não sabemos que será o agressor e menos ainda se alguém vai nos prestar ajuda ou apoio. O medo aumenta em espaços públicos pois é

um ambiente mais permissível, pois há diversidade de identidades que podem gerar encontros conflituosos, prejudicando assim aquele que é dissidente.

Nota-se que estas relações conflituosas segregam os dissidentes dos oásis urbanos, neste sentido a hegemonia domina os espaços de forma prejudicial e criando micro territórios, pois os dissidentes não frequentam espaços denominados culturalmente como heterossexuais, como: as quadras poliesportivas e as pistas de skate, ficam restritos aos ambientes contemplativos e ao espaço gastronômico por terem a sensação de maior segurança por haver encontro de identidades reais, contribuindo para a percepção de seguranças, mesmo ela sendo mínima.

A segregação ou territorialização dos ambientes dos oásis urbanos, não contribuem para o desenvolvimento social, pois nos encontros conflituoso, restrito a discussões pertinentes geram resultados positivos para a produção de uma cidade igualitária, com equidade para todas as manifestações de características reais.

Conclusão

O primeiro questionamento que urge da pesquisa é sobre a baixa participação da comunidade transgênero e travesti, o que levanta o pensamento que os estigmas sobre estas pessoas são grandes que as impedem de frequentar o ambiente ou que o medo de represarias as impedem de participar da pesquisa ou a pesquisa não alcançou este público por causa dos estigmas que eles sofrem dentro da própria comunidade.

Outro dado importante inquerido na pesquisa foi a relação entre revelar e esconder sua identidade real e sexualidade e gênero, dentro dos ambientes públicos o acrônimo LGBTQIA+ cria uma personalidade virtual ou social para se enquadrar nos padrões de gênero, criando uma constante vigia das suas características com medo de sofre pelo estigma do preconceito. Aos que não tem passibilidade (características de uma pessoa LGBTQIA+ que se aproximam dos padrões de gênero) o alvo do preconceito é criado, ele se torna o bode expiatório, sendo o culpado por algo que não é de sua escolha. Os ambientes dos oásis urbanos, se tornam o deserto árido para estas pessoas.

Este sistema de segregação nega o direito à cidade, além de ser prejudicial para o desenvolvimento social, pois os encontros de identidade produzem a cultura e as mudanças sendo assim com a falta destes encontros e a hegemonia de identidades em um único espaço, ampliam a perpetuação de uma cultura quebrada, onde coloca o falo como o ser e os dissidentes como o outro, o abjeto.

Referências

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BORGES, Klecius. *Muito Além do Arco-Íris: Amor, sexo e relacionamentos na terapia homoafetiva*. São Paulo: Editora GLS, 2013.

BUTLER, Judith. *Problemas de gênero: Feminismo e subversão da identidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2021.

CAMPESTRINI, Júlia Brum; BILHERI, Estevan Bacco; SCHUSTER, Ana Paula; MELO, Evaniza F.R.Q; ROSSETO, Thais; NOVISKI, Andressa Viviane Dunke. *Percepção da ambiência em praças de Passo Fundo, RS*. In: VI Semana do Conhecimento: Universidade em transformação – integralizando saberes e experiências, 2019.

COSTA, Benhur. P. Por uma geografia do cotidiano sobre as tênues apropriações do espaço urbano: micro territorializações em parques e praças de Porto Alegre/RS. In: *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. São Paulo, p. 3667- 3691, 2005.

DIÁRIO DA MANHÃ. Violência invisível: casos de bullying, perseguição e assédio moral no trabalho e agressões físicas nas ruas acontecem com mais frequência do que o denunciado, afirma coordenador de um movimento LGBT em Passo Fundo. Disponível em: <<<https://diariodamanha.com/noticias/violencia-invisivel/>>>. Acesso em 20 de maio de 2022.

FRIEDRICH, Daniela. *O parque linear como instrumento de planejamento e gestão das áreas de fundo de vale urbanas. Dissertação (Planejamento Urbano e Regional)*, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2007.

GIL, Antônio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2002.

GOFFMAN, E. *Estigma*. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1988.

LADEIRA, Leonardo. *Passeio Público: Rio de Janeiro*. Disponível em: << <http://www.passeiopublico.com/index.html>>>. Acessado em:10/06/2021.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LINCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 2002.

LOBODA, Carlos. R; ANGELIS, BRUNO. L. D. Áreas verdes públicas urbanas: conceitos, usos e funções. In: *Ambiência*, Gurapava, p. 125 – 139, 2005.

MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de Pesquisa*. São Paulo: Editora Atlas S.A, v.5, 2002.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050*. Acesso em 28 de set. de 2021. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701>.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SCOCUGLIA, Jovanka. B. C. O parc de la Tête d'Or: patrimônio, referência espacial e lugar de sociabilidade. In: *Vitruvius*. 2009. Disponível em: << <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/10,113/20>>>. Acesso em: 08/06/2021.

SILVA, Janaína. B; PASQUALETTO, Antônio. O caminho dos parques urbanos brasileiros: da origem ao século XXI. In: *Estudos*, Goiana, v.40, n.3, p. 287 – 298, 2013.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. *Informativo STF*. Disponível em: <<<https://www.stf.jus.br/arquivo/informativo/documento/informativo318.htm>>>. Acesso em: 19 de maio de 2022.

TEIXERINHA. *Gaúcho de Passo Fundo*. [s.d]. Disponível em: <<<https://www.ouvirmusica.com.br/teixeirinha-musicas/183721/>>>. Acesso em: 20 de maio de 2022.

VIANNA, Rodolfo; COPPIETERS, Luiza. *A cidade hostil ao afeto LGBT*. Direito à cidade: vivências e olhares de identidade de gênero e diversidade afetiva&sexual. p.54 – 57, 2017.

YIN, Robert K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. trad. Daniel Grassi - 2.ed.
Porto Alegre: Bookman, 2001.

FEMINISMO, ARQUITETURA E URBANISMO

FEMINISM, ARCHITECTURE AND URBANISM

Shirley Terra Lara dos Santos¹

Resumo

O ensaio notabiliza apontamentos a cerca da teoria feminista a partir do olhar de pesquisa em arquitetura e urbanismo. Objetiva o movimentar do pensamento sobre a práxis na área com referências teóricas-críticas e o encontro com alguns atravessamentos feministas relevantes internacionalmente – com isso, busca comprovar como a temática feminista deve ser considerada cotidianamente. Visibilizando novas e-ou outras práxis de pensar-escrever-fazer-pesquisar em arquitetura e urbanismo. A escrita percorre alguns dos conteúdos básicos para a conceituação teórica contemporânea sobre gênero-feminismo-mulher, escrito com a perspectiva de análise feminista e com recorte de raça e classe. O texto traz rastros descritivos sobre o método de pesquisa utilizado durante esta escrita de manejo cartográfico, apresentando- o como uma possibilidade de argumentação crítica científica. Por fim, resenha brevemente sobre o conceito de urbanismo feminista, fundamentado pelo Col Lectiu Punt 6, especificamente o que tange a práxis em mobilidade urbana.

Palavras-chave: feminismo, urbanismo feminista, arquitetura feminista, cartografia urbana, cartografia feminista.

Abstract

The essay notes notes about the feminist theory from the perspective of research in architecture and urbanism. It aims the movement of thought about the practices in the area with critical-theoretical references and the encounter with some internationally relevant feminist crossings - thus, it seeks to prove how the feminist theme should be considered on a daily basis. Making visible new and/ or other praxis of thinking-writing-doing-researching in architecture and urbanism. The writing goes through some of the basic contents for the contemporary theoretical conceptualization about gender-feminism-women, written with the perspective of feminist analysis and with a cutout of race and class. The text brings descriptive tracks about the research method used during this cartographic management writing, presenting it as a possibility of scientific critical argumentation. Finally, it briefly reviews the concept of feminist urbanism, based on Col Lectiu Punt 6, specifically what concerns urban mobility praxis.

Keywords: feminism, feminist urbanism, feminist architecture, urban cartography, feminist cartography.

¹ Shirley dos Santos (Sky) | escritora. educadora. cartógrafa. arquitetaurbanista. ar-risca-se em escrita poética, processos criativos e educação libertária - enquanto lugares de experiênci(ação) entre subjetividades e materialidade estética. exercita aproximações entre as áreas de: urbanismo feminista, cartografia urbana e filosofia da diferença, narrativas urbanas e produção de subjetividade, caminhografia urbana e teoria crítica.

Pra que ler (escrever) este texto?

A decisão em publicar essa escrita surge da relevância e urgência em disponibilizar nos meios digitais de fácil acesso e rápida leitura – como revistas eletrônicas, conteúdos científicos sensíveis e experientes que dizem sobre e como fazer-pesquisar-estudar arquitetura e urbanismo com a perspectiva feminista. Com isso, esse ensaio basea-se na movimentação do pensamento feminista que compõe o corpo teórico elaborado durante uma pesquisa de mestrado em arquitetura e urbanismo realizada durante os anos de 2018 e 2020, no sul do Brasil². Logo, pode surgir a dúvida de quem nesse momento o lê: “pra quê publicar em 2022 uma escrita anterior à pandemia de 2020? Considerando que, é sabido pela ciência feminista e da arq-rb que houveram avanços nas áreas nesses últimos anos, alguns que inclusive podem trazer informações “desatualizadas” sobre o assunto, considerando os novos cenários pelo mundo.

Desse mesmo modo, estas foram perguntas que incorporaram o pensamento sobre publicar ou não tal texto crítico. A decisão foi tomada a partir do compromisso inicial da pesquisa da autora que era revelar, e principalmente, registrar e democratizar a relevância e inovação que é trabalhar com o encontro entre as problemáticas de pesquisa em arquitetura e urbanismo a partir do recorte de feminismo-gênero-mulher. O ensaio aqui apresentado está neste lugar, portanto, enquanto um instrumento-objeto de auxílio a quem inicia-se (ou não) na intersecção de estudos científicos com tais temáticas, propondo-se não há “responder perguntas”. Mas em revelar alguns possíveis atravessamentos feministas cotidianos durante a práxis em arquitetura e urbanismo, alguns indiferente do “tempo cronológico” se fazem presente. Deste modo, durante a leitura serão apresentadas algumas das principais vozes e pensadoras críticas desse encontro entre arq-urb e feminismo, considerando o recorte temporal de 2015 até janeiro de 2020.

Como se trata de um ensaio baseado em uma pesquisa feminista, a prática científica costuma apontar o lugar geográfico que serviu como palco para a experiência feminista. Notabilizando portanto os diferentes modos de vivências que há em fazer pesquisa feminista, a qual apesar de suas diferenças, comprovou a relevância que há na relação corpórea com o lugar o qual é definido para “campo” de pesquisa. Este lugar, então, vai além de um ponto geográfico, é também compreendido como um tipo de território, consequentemente é de extrema relevância para o pensamento feminista ao menos nome-á-lo, à vista disso o território geográfico também diz sobre a territorialização do corpo que pesquisa. Logo é esse corpo afectado “o responsável” pelo movimento do pensamento de pesquisa durante os processos de pesquisa e em seus diferentes modos de vida humana, conforme Santos (2020).

Dessa maneira, para a experiência feminista enquanto ciência, tal dissertação na sua integralidade contribuiu para a afirmação de que o corpo que pesquisa e/ou experiência o “campo”, é sim atravessado pela territorialidade encontrada durante todo o processo de pesquisa. A dissertação concluiu também que a partir da experiência de uma passageira-pesquisadora-arq-urb, entre março de 2018 e março 2020 foi possível desenvolver um método cartográfico de pesquisa sobre “o agora” e a cidade – sobre a contemporaneidade urbana. Essa buscou traços que diziam como seria uma cidade feminista que acolhesse a realidade das mulheres de Pelotas usuárias do transporte público coletivo naquele momento, visibilizando a discussão sobre mobilidade urbana em regiões fora do eixo Rio-São Paulo, numa cidade interiorana do Rio Grande do Sul.

² A dissertação aqui citada é intitulada como: Narrativas Urbanas sobre o estar “em ônibus”: experiência cartográfica feminista, e pode ser encontrada integralmente em versão digital na biblioteca do PROGRAU/UFPEL, disponível em http://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/prefix/5782/1/Shirley_Terra_Lara_dos_Santos_Dissertacao.pdf

Contudo, Santos (2020) se propõe a olhar para a cidade sob uma perspectiva feminista: uma experiência cartográfica que colocava os óculos feminista impulsionada por reflexões teóricas e vivências como mulher, enquanto transitava pelos lugares urbanos. Como resultado, uma cartografia urbana que se valeu da experiência em ônibus por Pelotas (RS), no trajeto centro-periferia. Compondo narrativas urbanas com os atravessamentos que ocorreram durante os per(cursos) encontrados em ônibus, com isso conversou em sua revisão teórica com pensadoras urbanísticas, teóricas feministas e filósofas da diferença incorporando um diálogo que possibilitasse pistas e rastros para uma cidade feminista.

Por fim, esse ensaio por compor o estudo de Santos (2020), tem a sua relevância em instigar e apoiar teoricamente novos e outros estudos - mesmo que estes sejam breves ou iniciais e conseqüentemente contribuir com a ciência e práxis feminista contemporânea.

Porque há o direito ao grito. Então eu grito.
(LISPECTOR, 2017, p.49)

Introdução

Em 2015, o Brasil ocupava o 5º lugar no ranking mundial em relação aos países com mais violência contra a mulher, de acordo com o “Mapa da Violência”. Naquele ano identificou-se que o índice de morte de mulheres brancas, havia caído para quase 10% nos últimos 10 anos. Considerando o mesmo período, a FLACSO mostrou que o índice de morte de mulheres negras brasileiras demonstrava um crescimento alarmante, alcançando 54% (FLACSO/BRASIL, 2015). Apesar dos anos, os números continuam assustadores no que diz respeito às vidas das mulheres, conforme o IPEA 2021:

Em outras palavras, no último ano, a taxa de violência letal contra pessoas negras foi 162% maior que entre não negras. Da mesma forma, as mulheres negras representaram 66,0% do total de mulheres assassinadas no Brasil, com uma taxa de mortalidade por 100 mil habitantes de 4,1, em comparação a taxa de 2,5 para mulheres não negras (IPEA, 2021).

No Atlas da Violência 2017 (IPEA, 2017) já era apresentada a residência “unifamiliar” como o lugar onde a mulher mais sofre violência: a moradia da mulher é para ela o lugar de maior risco, sendo a rua (espaço público), apontado como segundo lugar nas ocorrências de agressões às mulheres. Em relação a luta contra violência às mulheres, o termo abrangente merece atenção para melhor compreensão a respeito das ações definidas como violentas, elas não se restringem somente à agressão física, como também psicológica, sexual, patrimonial e moral, em suas multifacetadas, conforme a Lei Maria da Penha (Lei 11.340/2006).

Os estudos sobre violência urbana e mulher, cidade e gênero, mobilidade urbana e mulher, são mais expressivos do que aqueles que remetem à mulher e a sua casa, ou a relação direta arquitetura-habitação e gênero – evidenciando a urgência em tratarmos do assunto com seriedade e da relevância que há no cruzamento das áreas de estudos feministas e-ou de gênero com a área da arquitetura-urbanismo. Contudo, os estudos sobre feminismo, arquitetura e urbanismo abrangem tantas e muitas outras demandas não só àquelas vinculadas diretamente à segurança urbana, doméstica e as vivências das mulheres e ou de gêneros em constante vulnerabilidade social.

Tá, mas porquê nomear um estudo como feminista, e não sobre o gênero feminino ou mulheres?

A respeito da titulação da dissertação como feminista, Santos (2020) diz que muito foi questionado com isso identificou-se naquele momento a necessidade de um capítulo que trata-se especificamente sobre a **autoproclamação feminista**. Para isso foram traçados paralelos teórico-conceituais entre de duas filósofas feministas, a brasileira Márcia Tiburi (2015) que há anos nos alerta sobre a importância de uma mulher autoproclamar-se como feminista, sendo uma ação potente que “reforça o lugar da mulher na história e na política, como protagonista de suas próprias lutas e sujeita de si”. Dialogando portando sobre a necessidade da autoproclamação feminista, o manifesto de Carol Hanish (2009), uma expoente feminista radical dos anos 1960, intelectual e militante pelo direito das mulheres, a precursora do conceito filosófico que “O pessoal é político”. Tiburi (2014) apesar de não ser urbanista, nos auxilia tecnicamente sobre o entendimento que há nas fronteiras entre o público e privado, entre desejo e poder, quando diz:

A frase é de efeito, daquelas que nos levam a pensar. Ela implica o posicionamento de cada um no político, a eliminação da fronteira entre público e privado, entre desejo e poder. Isso quer dizer que cada um está no mundo social com aquilo que é e, ao mesmo tempo, cada um é fruto daquilo que está além de si (TIBURI, 2014, n.p).

Corroborando com pensamento feminista internacional de Hanisch, que foi precursor considerando a contemporaneidade de seu manifesto, ao em apontar e reivindicar as questões sobre vida pública e privada e os lugares de poder, Muxí e Montaner (2014) defendem a impossibilidade de criar espaços para que as pessoas se relacionem genuinamente enquanto grupo, sem que haja vinculação direta com relações políticas. Posto isso, Santos (2020) destaca que para Muxí e Montaner, o político e o pessoal também estão diretamente relacionados. Visto que os estudiosos seguem o pensamento evidenciando a importância do movimento e crítica intelectual feminista para a essência da arquitetura, que é sempre propor o horizonte de futuro, conhecendo bem as perguntas às quais devemos responder, sem perder as noções da realidade, nem a imaginação que potencializa projetos.

As palavras da importante arquiteta urbanista feminista Zaida Muxí, provoca os profissionais da arquitetura e urbanismo (arq-urb) a deduzirem e descobrirem os interesses e implicações políticas que coexistem às sombras da materialidade projetual, tanto em âmbito público quanto privado. Santos (2020) corrobora ao coro que defende Muxí como uma referência para quem objetiva construir uma nova teoria e prática da arquitetura para um possível mundo melhor. Ela em seu livro com Montaner, reivindica e aponta a urgência em incorporar as novas contribuições do pensamento pós-colonial, feminista, antiglobalização. Para a construção de um discurso crítico, enraizado na América Latina e no mediterrâneo, fugindo de interpretações deslocalizadas e universalistas (MUXÍ; MONTANER, 2014).

Santos (2020) conseqüentemente passa a nomear-entitular a pesquisa como feminista também como uma práxis científica feminista, pois ao autoproclamar o olhar feminista durante a cartografia urbana ela também passa a construir e colaborar com os modos e metodologias feministas também na área da arquitetura e urbanismo. Dessa maneira, reafirma-se a urgência de compreensão e aceitação da ciências humanas (como os estudos feministas) enquanto diretrizes e processos que caracterizam a inovação no campo da arq-urb. Justificando também o entendimento do que é-seria uma arquitetura feminista e-ou um urbanismo feminista. Tais conceituações, pode-se interpretar a partir dos estudos de Santos (2020) são definidos com a ação e autoproclamação

feminista na práxis arq-urb, é preciso pensar, projetar, pesquisar, construir e analisar o pós escrita-ocupação-experiência, o que nada mas é do que o processo natural de integração e validação de um novo “campo de trabalho” dentro da área. Com a devida atenção, a urgência os debates feministas, de gênero e mulher serem considerados como avanços na ciência e práxis arq-urb para incorporar as análises como uma prática de acessibilidade, direito à cidade e democratização das políticas públicas em arquitetura e urbanismo.

Feminismo ≠ Mulher ≠ Gênero

Para construção de qualquer estudo ou pesquisa é importante a compreensão das diferentes conceituações que há nessas três palavras. A olhos desacostumados ou iniciantes na área podem parecer iguais, porém não são. Inclusive os entendimentos e conceituações acerca desses termos é fundamental para que haja um estudo de fato científico. Ou seja, não só nos movimentos sociais tais termos demandam a anúncio prévia de definição utilizada ao assumir as pautas e reivindicações. Tal debate conceitual é bastante caro e relevante tanto aos movimentos sociais quanto para a ciência que trata a partir de tais conceitos. Para a pesquisa de Santos (2020):

entendeu-se que uma análise a partir da teoria feminista contempla a realidade das mulheres e, principalmente, mapeia possíveis evidências de uma cidade pensada à serviço do patriarcado machista, racista e misógino. O que não aconteceria caso a dissertação se atentasse para lugares urbanos, a partir de um recorte de gênero feminino. Pois, o entendimento de feminino e masculino, não necessariamente diz sobre mulher e homem, respectivamente. Mulheres podem ser femininas e/ou masculinas, assim como, homens podem ser femininos e/ou masculinos. Masculinidade e feminilidade não são determinantes do sexo, nem da sexualidade das pessoas, e sim, estereótipos naturalizados socialmente para uma conformidade pré-determinada tanto pela medicina quanto pelo patriarcado. (NICHOLSON, 2019). Inclusive, a naturalização de gêneros e socialização, são as principais causas apontadas por feministas radicais, desde a década de 60, como uma das raízes da opressão contra as mulheres (SANTOS, 2020, p.38).

Santos (2020) segue a argumentação de que se para os estudos da dissertação, fosse afirmado o olhar-pesquisa pensando o gênero feminino, não garantir-se-ia a visibilidade dos rastros que auxiliam a refletir sobre uma nova experiência urbana verdadeiramente democrática de maneira mais abrangente.

Assim, colocar os óculos feministas sob o olhar-corpo-pesquisadora ao percorrer em ônibus, alguns lugares de centro-periferia de Pelotas, têm o propósito de possibilitar uma visão sensível às frestas que resistem às estruturas hegemônicas, uma visão autoproclamada feminista em prol de uma pesquisa transgressora às ordens acadêmicas e sociais. Nessa cartografia, então, as narrativas urbanas (JACQUES, 2008) se apresentam como dispositivos e processos de evidências potentes e necessárias, sobre outras realidades urbanas (SANTOS, 2020, p.39).

A defesa de Santos (2020) se sustenta na práxis quando ela diz que o olhar para as cidades brasileiras e para os cenários vividos pelas mulheres na contemporaneidade, a partir do “óculos feminista”, bem como trabalhar em pesquisas que tramem qualquer área do conhecimento e a temática mulher-feminismo-gênero, se mostra como uma demanda urgente nas universidades. Dessa maneira, se são as universidades consideradas responsáveis pela pesquisa científica, estaríamos então diante da evidência da ciência feminista enquanto um método de pesquisa, não só e práxis. Portanto, podemos anunciar a arquitetura feminista e-ou o urbanismo feminista enquanto inovações na área, tendo que receber devida legitimidade tanto dos órgãos profissionais quanto pelas instituições e seus profissionais nessas atuantes.

Santos (2020) recorre às mulheres historicamente consideradas como importantes dentro da área da ar-urb para seguir sua argumentação. Para professora as mulheres, arquitetas-urbanistas ou não, já investigam sobre corpo-cidade há tempos, ao pensar a partir das experiências, caminhos e percepções humanas durante os muitos per(cursos) das cidades, mesmo sem se afirmarem em discursos feministas. Indiferente do motivo pelo qual não há autopromoção feminista, Jane Jacobs (2014) em seu *best-seller* de manifesto a favor da vida nas grandes cidades, descreveu sobre o urbanismo norte-americano, confrontando ideias hegemônicas sobre planejamento e desenho urbano, ao considerar o processo de especulação imobiliária, entre outras práticas urbanas, direcionadas pelo sistema neoliberal responsável pelo pensamento urbanístico espetacular, já na década de 60. O manifesto de quase 50 anos, trás reflexões de Jacobs que são consideradas como um marco histórico e de transgressão ao pensamento tradicional urbanístico internacional.

A urbanista tornou-se referência mundial para estudantes e profissionais da área, inclusive para aqueles estudos que criticam práxis contemporâneas que não soubera interpretar as teorias de Jacobs a partir de um olhar na contemporaneidade, considerando as emergências de cada país, escola ou grupo social ao longo desses anos. Jornalista de formação e urbanista autodidata, Jacobs é apontada como uma das “pioneiras” (primeiras mulheres) a desenvolverem o pensamento sobre arq-urb, rompendo com o protagonismo dos homens que na época, eram maioria na categoria profissional, sendo interpretada não só por Santos (2020) mas por outras arquitetas feministas como percurso de uma escola urbana feminista. Entre as urbanistas brasileiras, Santos (2020) destaca Ermínia Maricato, reafirmando a importância de Maricato como gestora pública e militante pelo direito à cidade e à moradia. Ao surpreender a cada dia com a sua vivacidade docente e teorias acerca do “morar e viver” dos cidadãos brasileiros, pensando as vulnerabilidades e potências que definem as cidades, desenvolvendo propostas e reflexões sobre políticas públicas urbanas:

As cidades são o principal local onde se dá a reprodução da força de trabalho. Nem toda a melhoria das condições de vida, é acessível com melhores salários ou com melhor distribuição de renda. Boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas – transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, transporte, coleta de lixo, segurança. Ou seja, a cidade não fornece apenas o lugar, o suporte, ou o chão para essa reprodução social. Suas características e até mesmo a forma como se realizam fazem a diferença (MARICATO, Ermínia, 2013, p. 19-20).

Para falar sobre cidades e lugares urbanos Santos (2020) faz uso de outras áreas do conhecimento, não só da arq-urb, os conceitos e reflexões da filosofia a auxiliam no serviço de dizer da complexidade que é aproximar política e subjetividade das cidades contemporâneas. Magnavita (2011), por exemplo, é apontado pelo uso da filosofia da diferença, para representar a rede de encontros e agenciamentos urbanos:

Cidade é um território de agenciamentos e onde os processos de codificação e decodificação se relacionam com os estratos enquanto acumulação, sedimentação e dobramento de Formas e Substâncias e, portanto, estratificações históricas na dupla articulação de agenciamento coletivos de enunciação e de agenciamentos maquínicos, ou seja, o que se enuncia sobre a Cidade (diz-se, individualização sem sujeito) e o que nela se faz, se produz (ações, paixões) (MAGNAVITA, 2011, p. 207).

Nos séculos XIX e XX a importância da multidisciplinaridade e compreensão da complexidade dos estudos sobre arq-urb pelo mundo já eram presentes, tais discussões com a presença de mulheres, apesar de pouco incentivada e reconhecida, acontecia de maneira revolucionária (SANTOS, 2020). Durante “o processo de experimentação, prototipagem e propostas com o objetivo de revolucionar o funcionamento no espaço doméstico criando espaços flexíveis e unitários, relacionados com o entorno cultural ou contexto urbano”, são citados vários nomes de homens, porém muitas mulheres como “Catharine Beecher, Christine Frederick, Erna Meyer, Lilly Reich” entre outras, nem todas arquitetas e urbanistas, também trabalharam na pauta “estabelecendo uma forte tradição de repensar a moradia a partir da experiência e da eficácia”. Apesar da importantíssima contribuição destas profissionais para a teoria crítica moderna e contemporânea, elas foram invisibilizadas, como apontado por Zaida Muxí e Josep Montaner (2014, p. 36), em “Arquitetura e Política: Ensaio para mundos alternativos”.

Em termos de Brasil muito do que houve a respeito de estudos e movimentos feministas nos últimos treze anos foi assistido, acompanhado e por vezes à nível regional até protagonizado por Santos. Fazendo com que sua escrita e desenvolver da pesquisa ganha-se um outro tom, uma voz de quem faz parte desse processo. Com isso, Santos conta que em 2013, estudantes de Brasília organizaram-se em grupo para encontrar e compartilhar sobre as mulheres pioneiras da arq-urb mundial. No site do grupo *Arquitetas Invisíveis*³ pode ser encontrado o registro do pioneirismo de 48 profissionais, contudo apesar do esforço inicial da jovens do coletivo, destas quase 50 mulheres a maioria não eram brasileiras ou latino-americanas. O que já sabido entre as estudosas na área, ficou evidente a urgência em produção de pesquisas com enfoque na realidade da arquitetura e urbanismo brasileiro. O levantamento feminista que antes vinha sendo veiculado via página de Facebook, após dois anos de trabalho e por meio de financiamento coletivo, passou a ser publicado em formato de revista digital e impressa. Com o sucesso e interesse sobre o assunto, Santos (2020) nos conta que uma segunda edição da revista “*As Arquitetas Invisíveis*”, está sendo elaborada, reunindo trabalhos e iniciativas que versem sobre gênero, mulheres, arq-urb e outras áreas relacionadas, mas que se situam “nas sombras” acadêmicas e midiáticas. O grupo almeja assim dar luz à profissionais brasileiras.

A arquiteta e urbanista argentina Zaida Muxí é indicada por grandes instituições de reconhecimento internacional, não só pelas *Arquitetas Invisíveis* como uma importante referência na área por seus estudos urbanos e pensamentos críticos feministas, sob perspectivas das mulheres na arquitetura e na cidade, inclusive em produção e lugares acadêmicos. Santos (2020) considera, portanto, a onda de debates acerca de gênero relacionadas às profissões como um movimento social emergente dos anos 2010, quando outras profissionais uniram forças aos debates sobre mulheres e cidade, não só arquitetas e urbanistas. A pesquisadora alerta que apesar da maioria dos coletivos de estudantes de ensino superior e das profissionais que começaram a ocupar espaços fomentando sobre a urgência da temática, ao pensar uma nova

³ Site oficial das *Arquitetas Invisíveis*: www.arquitetasinvisiveis.com.

prática urbanística, pouco contemplavam recortes de raça e classe. E alerta sobre a constância das denúncias e organizações – dentro e fora das escolas de arq-urb, que realizam trabalhos feministas, de gênero, com e para mulheres, muitas revolucionam o pensar acadêmico hegemônico a partir da interseccionalidade como ferramenta de análise. Destacando que a interseccionalidade é um instrumento teórico e metodológico cunhado por feministas negras e costuma frequentemente ser usurpado pelo pensamento acadêmico intelectual branco. Desse jeito Santos (2020) reforça a relevância de aprofundamento na teoria e conceituação a cerca da sensível temática de estudo, para que não haja apagamento, apropriação ou má interpretação dos movimentos sociais citados – o que comprometeria toda a fundamentação do trabalho, visto que feriria os princípios básicos das teorias feministas.

Mulheres negras e/ou indígenas (mulheres não brancas), Arquitetas-urbanistas, como Tainá de Paula, Joice Berth, Stephanie Ribeiro, entre outras brasileiras protagonistas de uma nova leitura sobre cidade, empoderamento profissional e modo de fazer arquitetura, são citadas por Santos (2020) por reivindicarem seus lugares de fala há séculos. A pesquisadora ainda revela que o uso da expressão “há séculos” não foi usada como um exagero, mas sim, como um determinante de tempo: “Fazem, sim, séculos, vários montinhos de cem anos – que as mulheres se organizam em busca de serem sujeitas de si, comportando-se pessoal e politicamente como rupturas das estruturas sociais hegemonicamente patriarcais, ou seja, machistas, racistas e misóginas” (SANTOS, 2020,p.43).

Em relação ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU-BR), a professora conta que em 2018, foi publicada uma pesquisa realizada pelo Sistema de Informação e Comunicação do CAU (SICCAU), informando que 97.093 mulheres estão atuantes no mercado profissional, conforme a data do levantamento. Porém, na notícia em questão, a ênfase foi para aquelas que registraram, formalmente junto ao conselho, seus trabalhos em forma de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT). Na época da publicação a proporção entre homens e mulheres na profissão já era conhecida: as mulheres são a maioria nas escolas e no exercício da profissão. Observamos que houve uma inversão dessa proporção desde e época do manifesto de Jacobs.

Santos (2020) cita uma pesquisa do CAU-BR de 2019 mostrando que no Brasil, há 167.060 arquitetos e urbanistas ativos e registrados. Dentre estes, a maioria, 63,10% (105.420) são mulheres, enquanto 36,90% (61.640) são homens. Quando verificado o número de mulheres estudantes, a margem cresce para 67% de futuras arquitetas e urbanistas (DINIZ, 2019). Mesmo com o expressivo crescimento de mulheres na profissão, as questões sobre gênero, feminismo e mulherismo seguem sendo escamoteadas pelo meio acadêmico como uma afronta às tradições da arq-urb. O que reforça o lugar de diferença que pesquisas e pesquisadoras feministas ocupam dentro do meio acadêmico conforme anúncio de Santos (2020).

Para dizer sobre raça-classe-gênero Santos (2020) escreve à respeito da atuação profissional e diz que ao cruzamos a realidade racial do país com os dados sobre os profissionais da área, percebe-se uma invisibilidade e forte desaparecimento dos poucos profissionais negros e negras no Brasil e mundo. Pensando dentro duma ferramenta de análise interseccional, várias arquitetas e urbanistas e estudantes negras vinham debatendo e reivindicando seus lugares, como foi o caso da Arq. Gabriela Matos, atuante em Minas Gerais, ela se questionava por não encontrar profissionais como ela no mercado de trabalho, o qual fazia parte há dez anos, nem mesmo nos meios sociais em que frequentava. O incômodo com a ausência de pessoas negras, inclusive nos meios em que frequentava, somou força com a recifense Bárbara Oliveira. Juntas, iniciaram um mapeamento online, “que buscou encontrar, catalogar, divulgar e potencializar o trabalho de mulheres negras nas áreas da arquitetura, design

e urbanismo” (DINIZ, 2019). Com o lançamento da busca, até o final de 2018, 330 arquitetas e urbanistas negras brasileiras haviam se cadastrado na plataforma. Logo, surgiu o projeto “Arquitetas Negras”, que tem como ação precursora a produção da primeira revista com conteúdo pensado e produzido exclusivamente por arquitetas negras, no Brasil. A revista, então, promove uma forte crítica às normatizações e apagamento das arquitetas negras, rompendo com o racismo e machismo estruturais que sustentam não só a arquitetura brasileira, como a sociedade (MATOS *apud* DINIZ, 2019). A relevância em visibilizar e problematizar raça e gênero na arq-urb também foi abordada pela revista, já citada “Arquitetas Invisíveis”, quando evidenciaram a importância da representatividade dentro da profissão apontando brevemente a biografia e trabalho de 31 arquitetas negras de diversos países.

Devir-arquiteta-urbanista-feminista

“Todos nós, na acadêmica e na cultura como um todo, somos chamados a renovar nossa mente para transformar as instituições educacionais – e a sociedade – de tal modo que a nossa maneira de viver, ensinar e trabalhar possa refletir nossa alegria diante da diversidade cultural, nossa paixão pela justiça e nosso amor pela liberdade” (bell hooks⁴, 2017, p.50).

Para a autora falarmos sobre feminismo no Brasil sem uma perspectiva que reconheça as diferenças de classe e raça, seria um esforço meramente ilusório, quase ingênuo e definitivamente ineficiente. O entendimento de sobre as socializações e estruturas que condicionam raça e classe na prática e teoria feminista, ou em qualquer área do conhecimento é fundamental, sendo o racismo, patriarcado e capitalismo compreendido pelo feminismo como berço das opressões e violências. À vista disso, os caminhos da pesquisa por ela elaborada foi afetada por uma questão geratriz: Como ser uma arquiteta feminista na contemporaneidade? A pesquisa de dissertação portanto foi nomeada e pode ser considerada pela área do urbanismo feminista, por ter investigado pistas e rastros que dialogavam de algum modo com a temática feminista, mapeado portanto os atravessamentos feministas na práxis e epistemologia da arq-urb. Durante o processo cartográfico a movimentação do pensamento crítico urbanístico esteve focado sobre a experiência da mulher pelotense usuária do transporte público coletivo (ônibus) e as potenciais apreensões acerca da cidade através da cartografia em ônibus. Coexistindo, portanto, a investigação geratriz, com o entrelaçamento de pesquisa entre o corpo-pesquisadora que cartografa o ônibus, assim evidenciando um devir enquanto profissional feminista atuante na área, que percorreu em olhares, diálogos, escritas e mapas.

Ainda na argumentação acerca do feminismo Santos (2020) recorre a Emma Goldman (1869-1940), uma potente feminista anarquista, que é reconhecida na contemporaneidade pela sua paixão e fôlego em reunir ser e fazer: “Não acredito que alguém que tenha vivido tão intensamente quanto eu possa separar, ser e fazer” (GOLDMANN, *apud* SOUZA-LOBO, 1989, p. 29). Para Emma, quando uma mulher é radicalmente fiel a si mesma, torna-se uma pária, uma marginal para a sociedade (SOUZA-LOBO, 1989, p. 40). O feminismo da anarquista transborda em sua política, memória e reflexões questionadoras do status quo centrado no homem e na produção capitalista. Dito isso, a autora trás a luz do debate a psicanalista do nosso tempo, Suely Rolnik (1996) que juntamente com o filósofo Félix Guattari, aproximam subjetividade, devir e luta política, e como Emma nos dizem: “Todos os devires singulares, todas as maneiras de existir de modo autêntico chocam-se contra o muro da subjetividade

4 Conforme decisão de hooks, seu nome deve ser sempre escrito em letras minúscula.

capitalística” (ROLNIK; GUATTARI, 1996, p. 50).

A conversa não parou por aí, pois a poetiza Angélica Freitas serve como inspiração para a pesquisadora, quando esta escreve:

Um muro, muitos muros, todos feitos de uma maneira, um jeito. Alguns próximos uns dos outros, outros tão distantes. Alguns formam casas ou compõe corpos-casa, como nos conta a poetisa Angélica Freitas, em “A mulher é uma construção”. Na sua interpretação sobre o habitar corpo-casa, por uma mulher lésbica, brasileira, pelotense, que empodera-se sobre o seu sujeito mulher como um corpo que devem tijolos à vista, numa arquitetura que impõe rebocos e acabamentos que padronizam e naturalizam opressões e modos que regem a pessoa-mulher (SANTOS, 2020, p.47).

*“A mulher é uma construção
deve ser
a mulher basicamente é pra ser um conjunto habitacional
tudo igual, tudo rebocado
só muda a cor
particularmente sou uma mulher de tijolos à vista [...]”*
(FREITAS, 2012, p. 45).

Logo após apresentar o trecho à cima, a pesquisadora nos diz que Angélica (2012) nos leva a refletir o que diferentes teorias feministas discutem: que o “ser mulher”, ocupar esse lugar-casa-corpo de mulher é uma construção coletiva. Com isso, a pesquisadora relaciona poesia pelotense com filosofia e psicanalisa para dizer sobre a ideia de subjetividade, quando lembra a definição de Rolnik, com o processo de devir-mulher na sociedade, se faz fundamental para pensar sobre uma cidade feminista, o atravessamento do corpo mulher que pesquisa e das reflexões sobre o que afetam a pesquisadora durante a experiência de investigação urbana.

Com isso a pesquisa de manejo cartográfico defendida por Santos (2020) fazendo uso da interseccionalidade como instrumento para o olhar feminista, pode potencializar e visibilizar rastros e pistas muitas vezes desconsiderados por outros métodos tradicionais, mesmo por aqueles ditos qualitativos e ditos atentos às vulnerabilidades – porém não feministas. Sobre a cartografia urbana, é preciso dizer mesmo que brevemente se tratar de um método em constante movimento:

Como um mapa líquido, que se movimenta e diz sobre o que acontece num momento específico – naquele instante, daí a proximidade com o conceito de contemporaneidade de Agamben (2009) e do experimentar o aqui e o agora de Jacques (2012). Uma pesquisa urbana que faz uso do manejo cartográfico, com matérias da filosofia da diferença, não busca pelo que é certo ou errado, nem está atrás de verdades ou mentiras (ORLANDI, 2014). Ela se dá numa junt(ação), na coexistência de opostos, num entremeio rizomático, portanto a cartografia urbana não constrói o movimento analítico de pesquisa de maneira hierárquica ou linear, como acontece num estudo historiográfico tradicional urbanístico. O manejo cartográfico é um risco. Um processo que experimenta, experiência, se sensibiliza com a proximidade com o outro, com o corpo, com o lugar: “Podemos vislumbrar uma atualização da prática urbanística tradicional a partir da compressão das experiências dos errantes, da sobrevivência desse “outro” estado de corpo errante que é formado pela própria

experiência urbana (JACQUES, 2012, p. 265 *apud in* SANTOS, 2020, p.68)

Para desenvolver o manejo cartográfico Santos (2020) correlaciona técnica exploratória de pistas e rastros de processos, Félix Guattari que em alguns momentos a nomeia o manejo de pesquisa como uma “cartografia do desejo”, a de Suely Rolnik que a partir das ideias de Guattari investigou sobre uma “cartografia sensível” e de Paola Jacques que dentro da sua errantologia urbana entre outras, nomeou como “corpografia”.

Já como procedimentos metodológicos, podemos desenhar, fotografar, filmar, escrever, conviver – a cartografia cria seus próprios movimentos, seus próprios desvios. A cartografia é um projeto que pede passagem, que fala, que sente, que se emociona. Um mapa do presente, como um conjunto de fragmentos, em eterno movimento. Uma das tarefas do cartógrafo é trazer à tona acontecimentos que, em outras formas de análise urbana, não são considerados. É o campinho de futebol, o cachorro de rua, os camelôs, as bicicletas, as conversas, os personagens, os eventos – são micropolíticas (ROCHA, 2008, p. 162).

O arquiteto e urbanista Eduardo Rocha (2008) se soma às autorias supra citadas e auxilia Santos, dizendo que a cartografia pode ser tanto um projeto de arquitetura como um projeto do pensar, pois é um método que nos provoca a movimentação do pensamento. Uma movimentação exploratória dos sentimentos, uma experiência de sentidos e dos desejos que escorrem pela estrutura das cidades contemporâneas, cartografia então, pode-se dizer é uma técnica territorial. Desse modo, a cartografia urbana elaborada pela pesquisadora noemada como experiência urbana feminista, não só adjetiva e qualifica o campo de trabalho que correlaciona arq-urb-filosofia da diferença, mas também apresenta um fazer pesquisa feminista a partir do lugar de fala como também uma arquiteta-urbanista. Para mais sobre o método e aplicação da cartografia realizadadurante o processo de pesquisa, recomenda-se buscar diretamente na dissertação da autora para melhor fundamentação. Método neste ensaio citado apenas para dizer que a nomeação feminista não intitulou o estudo de Santos (2020) só pela urgência da autopromoção feminista inicialmente aqui apresentado. Mas também pelo feliz encontro da prática cartográfica em adjetivar o processo realizado por tal autor para: uma melhor definição conceitual; evidenciar as diferentes possibilidades de prática cartográfica e identificar o “como fazer cartográfico” ali utilizado, entre outras razões.

Mobilidade Urbana como uma prática do urbanismo feminista

Como uma última contribuição desse ensaio para quem o lê acredita-se ser importante apresentar alguma das práticas de urbanismo feminista já legitimadas pela práxias ao longo do tempo, que foi utilizada por Santos (2020), como uma das referências de como correlacionar arq-urb e feminismo. Com isso, primeiramente precisa conhecer da onde vem o nome urbanismo feminista. A Arquiteta e Urbanista, Zaída Muxí (PUNT 6,

2019) uma das fundadoras do Col-lectiu Punt 6⁵ define o urbanismo feminista como uma ruptura fundamental de valores, uma prática de novos processos que olhem e compreendam as necessidades das pessoas e a solução das problemáticas urbanas a partir de outro prisma com outras prioridade. E nos chama à importância do movimento em dizer-se feminista e não um urbanismo com perspectiva de gênero quando invoca a reflexão sobre o nosso posicionamento político enquanto mulheres que querem não só analisar as diferenças urbanas, mas erradicar as desigualdades, Santos (2020) sustenta-se em tal escrita para legitimar a sua pesquisa diante possíveis olhos que apenas veem a prática tradicional urbanística como possível, e assim ela cita Zaída:

Es importante hablar de urbanismo feminista, para reconocer todo el repertorio de luchas e teorías feministas desarrolladas por una masa crítica con un impacto social capaz de generar el contexto en que se desenvuelve actualmente su propia propuesta. Para hablar de urbanismo feminista es imprescindible ser honesta y respetuosas al tener en consideración el trabajo de las que han luchado durante años para que las experiencias de las mujeres y la vida cotidiana sean consideradas e incorporadas a la construcción del espacio. El urbanismo feminista es un posicionamiento y una herramienta política, ya creemos que la configuración física y social de los espacios determina la realidad cotidiana de las personas en la ciudad, y que un enfoque feminista puede contribuir a una transformación social e física, rompiendo jerarquías y cambiando realidades (COL-LECTIU PUNT 6, 2019, p. 21).

Assim como a pesquisadora, Muxí tem contribuído a cada projeto, conferencia, artigo - enquanto professora feminista. Zaída estava na época da escrita alocada junto ao Departamento de Urbanismo de ETSAB, reafirmando se contra resistências machistas e androcêntricas, elaborando dia a dia relações entre arquitetura, urbanismo e gênero. A professora considera a perspectiva feminista como uma aproximação e não uma disciplina em si, já que a partir dela que a arquitetura aborda questões sobre espaço público, habitação ou mobilidade, tanto dentro da academia, quanto em seus trabalhos profissionais, inclusive junto à administração pública.

No livro Urbanismo Feminista escrito coletivamente (literalmente a muitas mãos), a genealogia desses estudos autopromovidos feministas (principalmente na área do urbanismo) é apresentada como uma transformação radical de los espacios de la vida, uma leitura bastante específica e apaixonante. As contribuições de várias mulheres, desde norte americanas, europeias, europeias ocidentais e especialmente latino-americanas, entre outras, são tratadas rapidamente, mas de forma particular, destaca a pesquisadora. Cada feminista é apresentada a quem lê juntamente com as suas contribuições para o movimento e teoria feminista, uma leitura imprescindível a quem reconhece a importância do tema, mas não sabe por onde começar a procurar. Posta a breve apresentação conceitual supracitada, considera-se importante também dizer sobre a mobilidade urbana a partir do olhar e práxis dessas mulheres do Col-lectiu Punt 6 (2019), mesmo que de modo sucinto. Pois é com essas mulheres com diferentes

⁵ “Cooperativa de arquitetas, sociólogas e urbanistas, formadas atualmente por Roser Casanovas, Adriana Ciocolletto, Mara Fonseca, Sara Ortiz Escalante e Blanca Valdivia. Integrada por mulheres de diversos lugares e com mais de quinze anos de experiência local – Barcelona, Espanha, regional e internacional, Punt 6, atualmente é uma das referências fundamentais da crítica e prática do urbanismo feminista. Desde o nascimento em 2005, suas integrantes veem propondo oficinas, elaborando guias, diretrizes, trabalhos docentes, investigações acadêmicas e consultorias urbanas, auditorias sobre gênero e cidade. Além de ter proposto um conjunto de projetos com contribuições reais para a transformação necessária para viver em cidades mais inclusivas, onde seus habitantes sejam protagonistas” (COL-LECTIU PUNT 6, orelha página, tradução nossa). Para mais acessar: <http://www.punt6.org/en/>.

nacionalidades que Santos (2020) elabora sua fundamentação do “como realizar” uma pesquisa que habita o campo da mobilidade urbana porém de uma maneira transgressora.

Considerando o Urbanismo Feminista do Col-lectiu Punt 6, Santos (2020) fundamenta seus estudos e praxis em mobilidade urbana como uma praxis que deve principalmente priorizar àqueles que se deslocam pelo tecido urbano à pé ou enquanto usuários do transporte público coletivo e também considerar sempre o tempo-espço de deslocamento. Com isso entende-se que a pesquisa também serve como uma experiência dentro do campo da mobilidade urbana já que tais questões eram observadas pela pesquisadora durante a cartografia feminista. Logo algumas das variáveis descritas pelo Col-lectiu Punt 6 como relevantes para pensar uma mobilidade urbana feminista são evidenciadas para o mapeamento (narrativas urbanas) e análise dos mapas pela pesquisadora. São essas: as atividades que são realizadas no nosso dia a dia, se temos ou não outras pessoas sob nossa responsabilidade, como usamos o nosso tempo diário, além da renda de cada pessoa, são condicionantes para os deslocamentos urbanos e atravessam às análises que estudam a questão sob perspectiva de gênero, conforme descrito por Santos (2020).

Nesse sentido a pesquisadora conta que na genealogia do urbanismo feminista, o caráter democrático da mobilidade urbana é invocado pela geógrafa Carme Miralles-Guasch - vinculada à Universitat Autònoma de Barcelona, quando esta afirma a função da mobilidade em possibilitar aos cidadãos/ãs explorarem seus territórios, tanto para atividades de lazer, domésticas e-ou laborais. Para isso é importante adaptar tudo aquilo que facilita o movimento das pessoas pelas cidades, trazendo a maioria destas a experiência em diferentes horários e dias os diversos lugares urbanos. Carme ressalta que as políticas públicas vinculadas à mobilidade devem então, serem adaptadas para inclusão das mais diversas características individuais, como: renda, idade, gênero... E também, aos desiguais ritmos de uso tempo e espaços da cidade: centro-periferia, dia-noite, laboral ou festivo.

Para Santos (2020) os territórios e usos da cidade, e por consequência a lógica organizacional da mobilidade urbana, são pensados a partir de uma lógica antiquada porém bastante utilizada, que priorizar as atividades produtivas e o estilo de vida de alguns em detrimento de outros. Um favorecimento que tem um corpo político definido - a um tipo de sujeito: homem, branco, classe média-alta e portador de veículo individual. Tal panorama é apontado pelo Urbanismo Feminista também como resultado de políticas sobre mobilidade ainda serem pensadas e determinadas por áreas como as engenharias, por exemplo. E é sabido que tais ambientes são ainda protagonizados por homens não brancos, e estes, acabam por não considerar praxis fundamentadas nas condições humanas da contemporaneidade, mantendo portanto uma visão fortemente masculinizada e androcêntrica na hora de pensar a cidade – pouco inovadora e nada democrática.

Na contra-mão deste movimento urbano tradicional, algumas profissionais como Paola Jirón, estudiosa da área de mobilidade e gênero na Universidad de Chile, constroem novas práticas que estabelecem outros olhares sobre o tema: “*la movilidad es una de las experiencias cotidianas con mayor impacto en la calidad de vida urbana de las personas*” (COL-LECTIU PUNT 6, p. 177). Somando isso, com uma mobilidade pensada nos deslocamentos funcionais tradicionalmente androcêntricos, típico do planejamento produtivo do capital, à realidade de gênero, as mulheres deslocam-se muito mais nos trechos cotidianos num simples ir e vir casa-trabalho, destaca Santos (2020). Diferente dos homens, que têm seus locais de trabalho em lugares urbanos privilegiados. Relacionando lugares de trabalho, moradia, gênero, classe e raça, exemplo disto estão à maioria das cidades brasileiras.

A autora trás a visão de Miralles-Guasch que reforça a situação da mobilidade urbana feminista: “analisar o deslocamento das mulheres nos mostra modelos de mobilidade que derivam de seus papéis estabelecidos pela sociedade patriarcal.” (COL-LECTIU PUNT 6, p. 178, tradução nossa) A mobilidade cotidiana das mulheres, para a feminista, é então, mais complexa, sustentável e diversa, auxiliando a autora na legitimação e defesa do recorte feminista diante as escolas tradicionais urbanas:

[...] para desenvolver modelos de mobilidade sustentável, deveriam tomar como exemplo os padrões de mobilidade das mulheres, porque além de serem sustentáveis, os padrões de gênero condicionam como se movimentam as pessoas na cidade dependendo de suas diversidades e de suas responsabilidades vinculadas ao cuidado. Devido a dupla e tripla jornada, mulheres produzem mais viagens por mais diferentes e numerosos motivos, efetuando deslocamentos poligonais, cruzando atividades, buscando sempre menores distâncias a cada viagem, mas ao final do dia elas rodaram mais quilômetros utilizando o transporte público ou a pé (COL-LECTIU PUNT 6, p. 178, tradução nossa).

A realidade do acesso ao transporte vinculado à renda é discutida pelo Urbanismo Feminista e conversa assim com a pesquisa, quando este traz a realidade da feminização da pobreza, que está atravessada por questões de lugares de moradia, classe e raça. Quando a mobilidade urbana não está direcionada a atender as demandas dessas mulheres, não há como estas competirem com a realidade de mobilidade daqueles que fazem uso dos privilégios urbanos, atravancando assim não só o desenvolvimento produtivo das cidades, mas individuais. Ou seja, questões amplas condicionam possibilidades de ascender socialmente, economicamente, mulheres são excluídas de oportunidades culturais, educativas, entre outras - quando não há uma mobilidade urbana pensada para as suas realidades.

Nas palavras de Santos (2020) outros apontamentos a respeito da inclusão enquanto saúde, idade, acessibilidade física e etc, são marcados pela teoria como desafios para uma mobilidade urbana feminista. Assim, como a urgência de segurança vinculada ao uso do direito de movimentar-se pelo território urbano, “a mobilidade deve ser segura e livre, porque a violência machista e a percepção de (in)segurança continua condicionando o direito das mulheres à cidade” (COL-LECTIU PUNT 6, p. 181, tradução nossa).

Com intenção de pensar a infraestrutura da mobilidade urbana, é proposto então que se considere as variáveis particulares das mulheres, em compreensão da gama ampla de diversidade que consiste em suas concepções de segurança. Como auxílio à tarefa de pensar a segurança e mobilidade urbana, as feministas do PUNT 6, nos dão pistas, são esses os seis principais pontos para um entorno seguro para as mulheres, são eles: 1) saber onde se está e para onde se vai; 2) ver e ser vista; 3) escutar e ser escutada; 4) poder escapar e obter auxílio; 5) viver em um ambiente limpo e acolhedor e 6) atuar coletivamente (COL-LECTIU PUNT 6, p. 189).

Ainda movimentando o pensamento feminista a partir dos trabalhos desenvolvidos do Punt 6 (2019), o cotidiano é utilizado como ferramenta de análise do tempo e do espaço e também como metodologia de trabalho. Para elas, o cotidiano estabelece uma continuidade entre as diferentes tarefas do dia a dia, evidenciando a distribuição desigual de tarefas e responsabilidades condicionadas à cada gênero. Permitindo assim, refletir sobre as diferentes zonas urbanas e se estão ou não adaptadas às necessidades diárias. Ao entender a vida cotidiana que as pessoas desenvolvem, especialmente as mulheres, há uma tentativa de ruptura com a divisão espacial do

público e privado, um cotidiano que diz tanto sobre a vida do dia a dia, quanto dos acontecimentos eventuais. As análises realizadas pelo trabalho de Teresa Torns, evidencia como um importante centro do conceito de cotidiano as pessoas e suas percepções subjetivas.

Na busca de ampliar a metodologia que inclua a análise da vida cotidiana de forma a relacionar o frequente espaço corpo-casa-bairro-cidade-região, dos últimos anos temos adotado ferramentas para incorporar os corpos e as casas como escala de análise. Por isso desenvolvemos metodologias que buscam ser exemplos práticos de ruptura com a dicotomia público-privado através de exercícios que tentam analisar o espaço desde a continuidade e a experiência incorporada (COL-LECTIU PUNT 6, p. 86, tradução nossa).

Santos (2020) também destaca duas das ferramentas metodológicas que tem contribuído para os estudos urbanistas feministas (PUNT 6, 2019), são elas: “a casa sem gênero” e os “mapas corporais”. Considerando o recorte de estudo da pesquisa de Santos, a análise foi direcionada aos mapas corporais que utilizados por elas, principalmente, nas auditorias sobre segurança urbana com perspectiva de gênero. Os mapas em questão por elas trabalhados têm servido para analisar e visibilizar como acontece a vivência urbana através dos corpos, considerando as emoções, sensações e outras manifestações físicas e sensoriais. Estas são então despertas e potencializadas em função da relação com espaços urbanos e entorno habitáveis. Corelacionando atravessamentos do espaço público e entorno urbano com o íntimo e privado de cada pessoa, importante dizer que tais mapas são também utilizados por outras áreas do conhecimento desde 1980.

Conforme o Col-lectiu Punt 6 (2019) foram Ana Falú y Virginia Vargas, as responsáveis pela inclusão dos mapas corporais - aqueles utilizados por elas - na prática do urbanismo, ocorreu no final de 2000. Na interpretação das feministas citadas, esses mapas corpóreos são importantes para análise do corpo como espaços biográficos, de memória e também de resistência nas cidades, fazendo assim relação com o conceito de território já apresentado:

Trabajar la experiencia del espacio urbano en nuestro cuerpo, y en particular de las violencias, y revisar la configuración física y social de la casa en que vivimos puede ser frustrante sino hace con cuidado. Es un labor que debe realizarse con grupos que poseen vínculos de confianza, respeto, apoyo y que trabajan en un proyecto con una cierta continuidad (COL-LECTIU PUNT 6, p. 90).

Santos (2020) alerta que para aplicação desta metodologia corpórea, como dito pelas feministas, demandam um tempo e atenção especial para que sejam processos contínuos e com preparação sensível da equipe. Pois, por ser uma ferramenta de pesquisa bastante potente em profundidade reflexiva por vezes podem acarretar despertares traumáticos, provocando momentos dolorosos e até mesmo de violências. Portanto, demandam um processo de após o mapeamento (dinâmica em grupo) haja atenção técnica para reparar e dar o devido “fechamento” às subjetividades acessadas durante o trabalho coletivo.

Logo, seja nas atividades junto aos grupos desenvolvendo processos de apreensão urbana feminista ou na discussão dentro da equipe, pensar mobilidade urbana feminista com e para mulheres é principalmente estar atenta umas às outras. Referenciando a própria fala das feministas do Punt 6 que dizem sobre a importância de priorizar o cuidado entre nós mulheres - relacionando empatia e responsabilidade social, na

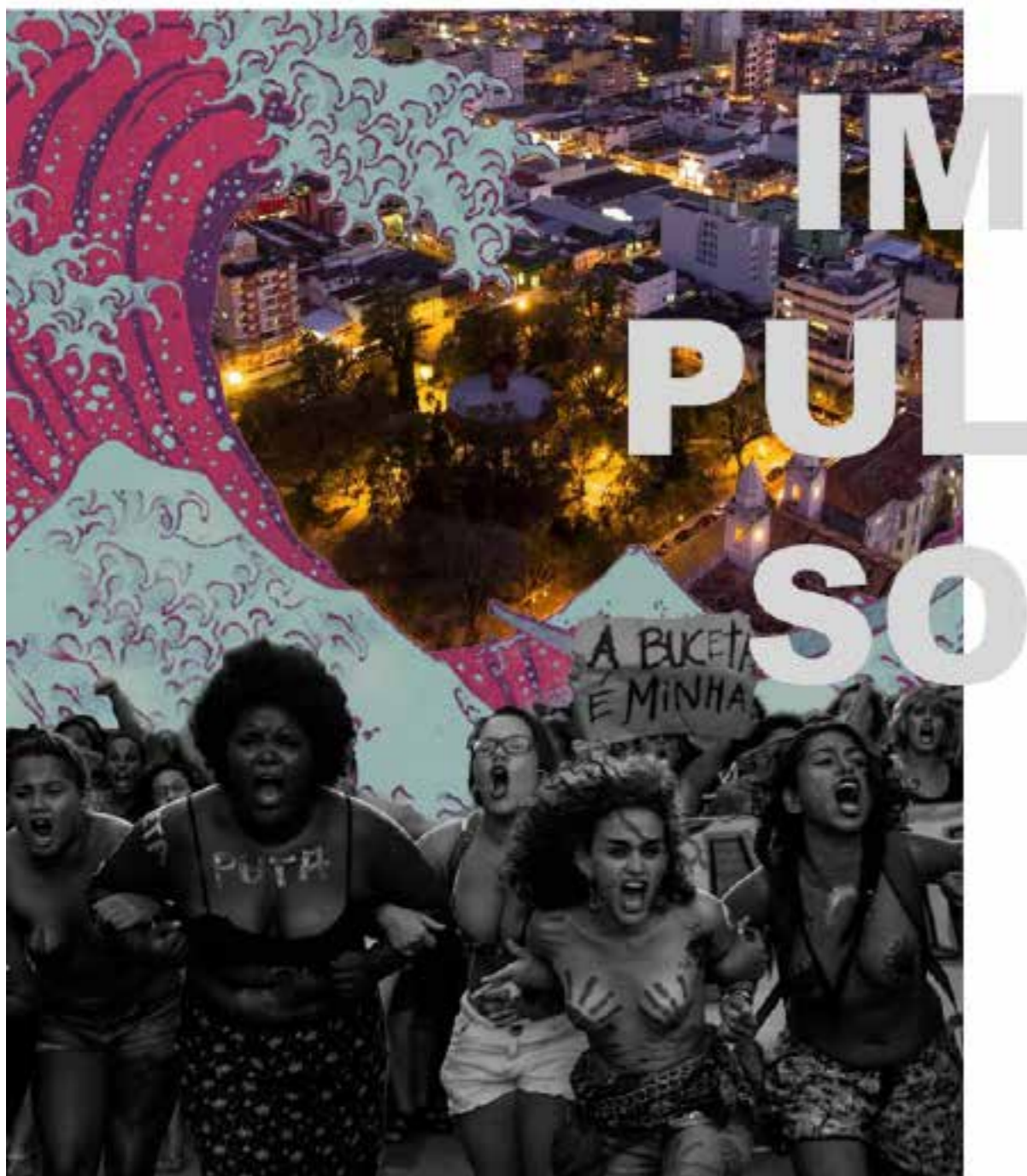
tentativa de transformar e erradicar posturas que invisibilizam as injustiças do sistema capitalista, patriarcal e colonial. O urbanismo feminista por assim dizer coloca-se enquanto um pensamento inovador e urgente, visto que mesmo quando em nosso tempo atual temos um melhor entendimento de priorizar as pessoas ao projetar as cidades, ainda nos falta evidenciar a possibilidade de promover uma mobilidade urbana que garanta de fato o acesso democrático à cidade, principalmente as populações que mais estão em vulnerabilidade ao se deslocarem pela cidade, como: as mulheres, as pessoas não brancas e aquelas da comunidade LGBTQIA+.

Riscos finais (ou iniciais)

Muito houve e se modificou do ano da escrita original e integral desse texto, como dito anteriormente, uma pandemia houve e com isso emergiram às superfícies diversas realidades de experiências urbanas (e domésticas). A maioria dessas borbulhas que estão na superfície das conversas acadêmicas dizem sobre o que para muitas de nós não era novidade, como: as desigualdades sociais, as estruturas patriarcais, machistas e racistas que ainda regem as diversas áreas da vida humana. Porém, algo está diferente – mesmo que ainda à margem, a urgência em ouvir-falar-pesquisar sobre essas e outras demandas da nossa contemporaneidade parece ser uma das maiores emergências dos últimos dois anos. Uma urgência que também não é novidade para muitas, mas que queima, e grita, e treme a terra como um vulcão prestes a entrar em erupção. À vista disso, urge a necessidade e elucidar e legitimar cada vez mais os estudos feministas como uma área em constante crescimento e uma inovação também para arquitetura e urbanismo.

Este ensaio colocou-se nesse mar que nos pulsa em ondas de respiros e mergulhos. Trouxe rastros de uma discussão teórica que por sua mistura entre arq-urb-feminismo já se fez emergente. Pensar-escrever-produzir pesquisas que corelacionem os estudos teóricos e práticas aqui apresentados me parece ser uma das contribuições históricas do nosso tempo, tanto o acadêmico quanto o das pranchetas de projeto, em escritórios públicos e-ou privados.

Com isso, fica a critério de cada um-a o como usar tudo que aqui foi dito, pois bem, eis aí a função da consciência social e responsabilidade profissional de cada indivíduo, e porquê não chamar a função das instituições que dão corpo ao ensino e regimento da nossa profissão para também pensar e praticar uma ciência feminista? Tal pesquisa que originou este ensaio se propôs a isso. Esse ensaio se encerra aqui e ousa dizer, ainda fomentado pelo “como ser um arquiteta-urbanista-feminista-professora-pesquisadora”? E diz:



Para pensar feminismo-arquitetura-urbanismo, um último (ou inicial) movimento de consciência me parece fundamental: "o feminismo na contemporaneidade não vem mais como uma onda, mas como uma enchente" (SANTOS, 2020, s.p.).

Referências

AGAMBEN, Giorgio. *O que é o contemporâneo? E outros ensaios*. Chapecó: Argos, 2009.

AKOTIRENE, C. *O que é interseccionalidade?* Belo Horizonte: Editora Letramento: Justificando, 2018.

ARQUITETAS INVISÍVEIS. Brasília: [s. n.], 2015. *Website*. Disponível em: <https://www.arquitetasinvisiveis.com/> Acesso em: 27 fev. 2019.

ARQUITETAS INVISÍVEIS. *Representatividade importa: conheça 31 arquitetas negras*. ArchDaily Brasil. 2018. ISSN 0719-8906. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/891887/representatividade-importa-conheca-31-arquitetas-negras>. Acesso em: 5 nov. 2019.

ARQUITETAS NEGRAS. [s.l]: [s. n.], 2018. *Perfil no facebook*. Disponível em: <https://www.facebook.com/arquitetasnegras>. Acesso em: 05 nov. 2019.

ARQUITETAS NEGRAS. [s.l]: [s. n.], 2018. *Perfil no instagram*. Disponível em: <https://www.instagram.com/arquitetasnegras/>. Acesso em: 05 nov. 2019.

BRASIL. *Lei Federal Nº 11.340, de 07 de agosto de 2006*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/L11340.htm. Acesso em: 06 out. 2019.

COLLECTIU PUNT 6. *Site Oficial Col lectiu Punt 6*. [Barcelona, Espanha], 2005. Online. Disponível em: <http://www.punt6.org/en/>. Acesso em: 20 set. 2019.

COLLECTIU PUNT 6. *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editora, 2019.

DINIZ, Ana Carolina. A arquitetura é branca, elitista e machista. Geledés. Instituto da mulher negra. 24 set. 2019. Online. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/a-arquitetura-e-branca-elitista-e-machista/> Acesso em: 07 nov. 2019.

FLACSO. J.J.W. Mapa da violência 2015. Homicídio de Mulheres no Brasil. Brasília: FLACSO Brasil, 2015. Disponível em: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2015/MapaViolencia_2015_mulheres.pdf Acesso em: 02 out. 2019.

FREITAS, A. *O útero é do tamanho de um punho*. São Paulo: Cosac Naify, 2012. 1.ed. p. 45.

GUATARRI, F.; ROLNIK, S. *Micropolíticas - cartografias do desejo*. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1996.

HANISH, Carol. *Writings by Carol Hanish*. 2009. Online. Disponível em: <http://carolhanisch.org/>. Acesso em: 06 out. 2019.

HOOKS, Bell. *Ensinando a transgredir. A educação como prática da liberdade*. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2017.

IPEA. Atlas da violência 2017. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/170602_atlas_da_violencia_2017.pdf. Acesso em: 02 out. 2019.

IPEA. Atlas da violência 2021. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/1375-atlasdaviolencia2021completo.pdf> Acesso em: 10 mai. 2022.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias Urbanas. Arqtextos, São Paulo, n.93, 2008. Acessado em 10 set. 2019. Online. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.093/165>

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes. 1. ed. Salvador: EDUFBA, 2012.

LISPECTOR, Clarice. *A hora da estrela: edição com manuscritos e ensaios inéditos*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2017.

MAGNAVITA, Pasqualino Romano. Experiência Rizomática. *Revista Redobra*. Itaparica, n.09, nov. 2011. p.205-215. Disponível em: http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2012/04/redobra9_Experiencia-rizomatica.pdf. Acesso em: 01 out. 2019.

MARICATO, Ermínia et al. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

NICHOLSON, Linda. Interpretando o gênero. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v.2, n.8, p.9-42, 2000. Acessado em 10 set. 2019. Online.

ORLANDI, Luiz. *Um gosto pelos encontros*. Site Territórios de filosofia, 29 dez 2014. Online. Acesso em: 10 jan.2020

ROCHA, Eduardo. Cartografia Urbana. In: *Revista Projectare 2*. Pelotas, 2008. p.162-173.

SANTOS, Shirley Terra Lara dos. *Narrativas Urbanas sobre o estar "em ônibus": experiência cartográfica feminista*. Orientador: Eduardo Rocha. 2020. 144f. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. PROGRAU/UFPEL. Pelotas, 2020. Disponível em: http://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/prefix/5782/1/Shirley_Terra_Lara_dos_Santos_Dissertacao.pdf

SOUZA-LOBO, Elizabeth. Emma Goldman – Revolução e Desencanto: do público ao privado. In: *Revista Brasileira de História: A mulher e o espaço público*. São Paulo, v.9, n.18, p.29-41.

TIBURI, Márcia. *Entrevista com Marcia Tiburi: fala sobre feminismo e o papel da mulher*. 2015. Acessado em 08 nov. 2017. Online. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ZKwzGDH-468>.

TIBURI, Márcia. *Filosofia Prática. Ética, vida cotidiana, vida virtual*. [s.l]: Editora Record, 2014. n.p

PAISAGEM E RELAÇÕES INTER-RACIAIS NO RIO DE JANEIRO COLONIAL

Figuração e diástase social na Pequena África a partir da produção de Jean Baptiste Debret durante a Missão Artística Francesa

LANDSCAPE AND INTERRACIAL RELATIONS IN COLONIAL RIO DE JANEIRO

Figuration and social diastasis in a Little Africa from the production of Jean Baptiste Debret during the French Artistic Mission, in the 19th century

Alessandra de Sant'Anna¹ e Carolina Mara Teixeira²

Resumo

O trabalho buscou compreender a construção social do território conhecido como Pequena África, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, durante o período colonial. Adotou como metodologia a revisão da literatura no âmbito das ciências sociais e ciências sociais aplicadas e, ainda, o estudo de imagens produzidas por Jean Baptiste Debret durante a Missão Artística Francesa, no século XIX. Verifica-se uma diástase social que transcende o simbólico se ganha forma e materialidade na paisagem, na dinâmica do território e nas ações do Estado sobre corpos negros. A sociologia figuracional, neste território, incorporou a raça como um elemento distinção, permeando a sociabilidade dos indivíduos e criando padrões que permanecem presentes, até os dias atuais. Palavras-chave: relações inter-raciais, cidade colonial, segregação, Pequena África, sociologia figuracional.

Abstract

The work sought to understand the social construction of the territory known as Pequena Africa, in the city of Rio de Janeiro, Brazil, during the colonial period. The methodology adopted was the literature review in the field of social sciences and applied social sciences, as well as the study of the images produced by Jean Baptiste Debret during the French Artistic Mission, in the 19th century. There is a social diastasis that transcends the symbolic, taking shape and materiality in the landscape, in the dynamics of the territory and in the actions of the State on black bodies. Figurational sociology, in this territory, incorporated race as an element of distinction, permeating the sociability of individuals and creating patterns that remain present to this day.

Keywords: inter-racial relations, colonial city, segregation, Pequena África, figurational sociology.

¹ Graduada em Serviço Social (ESS/UFRJ), gerente de projetos para o desenvolvimento (ESALQ/USP e PMD Pro), mestra em Políticas Públicas e Desenvolvimento (PPGPPD/ILAESE/UNILA) com ênfase em estratégias de desenvolvimento na América Latina, doutoranda em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ). Pesquisadora dos grupos CNPq Espaço e Poder (IPPUR/UFRJ), TIPPA – Territórios Interiores, Paisagens e Povos da América Latina (CAU/UNILA) e do Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza (ETTERN/IPPUR/UFRJ).

² Bacharel em Turismo pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), especialista em relações étnico-raciais e educação pelo CEFET/RJ, mestra em desenvolvimento territorial e políticas públicas (PPGDT/UFRJ), doutoranda em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR. Pesquisadora do Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza (ETTERN/IPPUR/UFRJ).

Introdução

Este artigo se dedica a compreender a relação entre os mecanismos de distinção em razão da raça e o processo de produção social do espaço, no território da Pequena África, no Rio de Janeiro, no período colonial. Aimé Césaire (1978) compreende a colonização (que comporta o elemento racial e as desigualdades dele derivadas) como um gesto decisivo e extremado de acúmulo de poder (político, econômico, social) dos países do Norte sobre os países do Sul. Inaugura-se assim, um processo de expropriação e despossessão intensa nos novos territórios expressas por meio de dimensões materiais e simbólicas que, reiteradamente, vem se perpetuando até os dias de hoje.

A produção de civilidade, a partir do pensamento elisiano, parte de uma rede de interdependências onde se estabelece o controle e disciplinamento dos corpos e costumes em uma dinâmica entre controle social e autocontrole. O processo civilizador se dá em uma conjuntura de formação dos Estados Territoriais onde se engendra tanto a monopolização dos meios de produção quanto uma organização social classista e, nela, se considera tanto a posição do indivíduo na estrutura social quanto sua função. É o que Diana Taylor (2010) denomina como performances, as quais atuam nos atos de transferência vitais portadores de conhecimento, memória e um sentido de identidade social.

O modelo pensado para a sociedade europeia toma como referência as interações entre emoções, comportamento, conhecimento e poder, considera tantos elementos de controle interno (no campo da dinâmica psíquica dos sujeitos) quanto externa (no campo do tecido social). Na compreensão de Gonçalves (2013), o comportamento civilizado é estruturante para as sociedades modernas, sendo regulado por uma estrutura psíquica e administrativa. Adiciona, ainda, que o pensamento de Norbert Elias apresenta uma teoria, que não é evolucionista ou progressista dado que ela trata da criação de uma sociedade dinâmica em um âmbito de processos sociais de longa duração.

O que se denomina como figuração, segundo Elias e Dunning (1992), não tem relação exclusiva com as práticas individuais porque está articulado ao conjunto de ações, na esfera da pluralidade de pessoas interdependentes. Com isso é possível formar uma estrutura de interdependências em alto volume de interações que estruturam as sociedades emergentes e que se relacionam com diferentes dimensões. Nesse sentido, Elias (1993) apresenta a figuração como uma rede de indivíduos vinculados uns aos outros em diferentes escalas, portanto, a estrutura global e a sócio dinâmica das interações. Nela, a psicogênese trata dos mecanismos de interferência (alteração) na personalidade de cada indivíduo e está inscrita na conduta e nos simbolismos de cada um. A sociogênese se refere às mudanças na estrutura social decorrente da interação entre os indivíduos em suas relações, trata das interdependências e da evolução.

Essa dinâmica de interdependências se desenvolve em todo o ciclo de vida do indivíduo agindo sobre seu sentimento por meio da introdução de mecanismos de distinção como vergonha, embaraço e repugnância os quais passam a balizar a ação dos indivíduos. Como efeitos têm-se relações de força, eixos de tensão, sistemas de classe, estratificação, redes e, ainda, leis e governos. Assim, depreende-se que o controle sobre os territórios é, também, o controle sobre suas populações.

No caso dos territórios colonizados, esse controle ocorre por meio do uso de um conjunto de aparatos internos e externos que em nível de discurso busca converter indivíduos selvagens em indivíduos colonizados e que se ampara na raça como um novo marcador

de distinção. O complexo de dependência psicológica assinalado por Césaire (1978) é descrito por Fanon (2008, p. 90) como o “correlato nativo da superiorização europeia”. Significa que os limites de pensar e agir nesses territórios tem como fim último, garantir a moralidade e os padrões eurocentristas que se converte como modelo ideal, o qual deve ser seguido e cujas formas devem regular as subjetividades das culturas inferiores e isso se expressa também, na produção das cidades, nas suas formas, nos fluxos e na circulação das pessoas nestes espaços.

A paisagem do Rio de Janeiro, no Brasil, sofre um aporte intensivo modernizações desde o período colonial e, no final do século XVIII, a zona portuária da cidade apresentava um dos principais portos do Comércio no Atlântico, era também entrada do comércio ilegal de negros vindos do continente africano em situação de escravizados para explorarem as minas e servirem aos homens brancos em suas posses locais. Da costa angolana ao mercado do Valongo, buscava-se incorporar os negros da Costa da Mina ao mercado carioca. Em razão disto, ocorre o que se denomina como diáspora africana, um fenômeno sociocultural e histórico ocorrido em África com a migração forçada dos homens e mulheres e as rupturas bruscas das culturas e tradições de diferentes povos.

O conceito de performance presente em Taylor (2010) pode ser assinalado com epistemologia. Por isso, a lógica colonial estabelece uma performatização para o território da Pequena África, na cidade do Rio de Janeiro, no Brasil, compreende os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo e foi o ponto de concentração dos escravos que chegavam à cidade e, também, um de seus pontos de retorno quando alforriados. É um território considerado como berço das tradições, costumes e culturas afro-brasileiras.

Uma vez que os estudos exploratórios indicaram que a questão racial é um elemento importante para compreender o processo de formação das sociedades coloniais e que isso se expressa na produção social do espaço, o que inclui a sua paisagem, a questão que se coloca é a forma como se dá essa dinâmica, sendo necessário observar um território específico. Por esse motivo, adotou-se como pergunta orientadora “como o componente racial interferiu no processo de construção social do território da Pequena África, no Rio de Janeiro, no período colonial?”. A partir disso, propõe discutir a relação entre mecanismos de distinção em razão da raça no processo de produção social do espaço, no território da Pequena África, no Rio de Janeiro, no período colonial. Para tanto, foi necessário posicionar o componente racial como um marcador de distinção nos territórios colonizados e se constituiu um ciclo de leituras exploratórias.

A partir da contribuição de Elias, foram selecionados quatro eixos analíticos: relações de poder; ações de sociabilidade e coesão grupal; construção da autoimagem; e tensões e conflitos. Da mesma forma que a sociologia figuracional, de Norbert Elias, foi um marco para compreender como se constrói a moralidade nos territórios colonizados, também aportou a enunciação do autor sobre o papel das artes (ELIAS, 1995) na construção de um simbólico que reafirmava o poder europeu nas sociedades coloniais. Como recurso imagético para esta reflexão, recorreu-se à produção de Jean Baptiste Debret, por sua contribuição para a Missão Artística Francesa que esteve no Brasil, no século XIX.

Na obra, “Viagem Pitoresca e histórica ao Brasil”, Jean Baptiste Debret (1940), Tomo II, é apresentado como pertencente à burguesia francesa culta, amante da ciência e da arte. Segundo o relato, os homens desta família, deixaram importantes contribuições ao mundo. Era filho de Jacques Debret curioso da história natural e da arte, escrivão do tribunal de Paris que nutria importantes laços com proeminentes naturalistas como Dauberton e Lesage, parente de Desmaysons (arquiteto real), François Boucher e Louis David (pintores). Quando o livro recorre à linhagem de Debret e sua rede

de relações, está acionando mecanismos de distinção (e o posicionando de forma superior aos demais) em termos de sua trajetória familiar e laços de pertencimento junto à aristocracia francesa. Faz pensar, que dentro da sociologia figuracional, de Elias, Debret é um fiel representante da moralidade eurocêntrica.

Debret dedicou-se às artes, ingressando na Escola de Pontes e Calçadas durante o período em que a França foi invadida, se dedicando à engenharia, ou seja, a um dos campos do planejamento urbano e regional, tinha conhecimento sobre território, ordenamento, paisagem e dos interesses das metrópoles sobre as colônias. Tornou-se professor da Escola Politécnica e, como pintor, expôs sua obra. Em razão da morte de seu filho, Debret segue para a missão nos trópicos, embarcando em 16 de janeiro de 1816, com destino ao Rio de Janeiro. Entre os críticos de seu trabalho, está o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro cujos “veneráveis historiadores acharam chocante que se pintassem costumes escravos e cenas da vida popular com tanto realismo” (idem, p. 12). Chama atenção em sua carta aos membros da academia de Belas Artes do Instituto de França a ênfase dada à produção final como um instrumento de dominação do Norte sobre o Sul, diz o autor,

historiador fiel, reuní nesta obra sobre o Brasil, os documentos relativos aos resultados dessa expedição pitoresca, totalmente francesa, cujo progresso acompanhei passo a passo. Vós vos dignareis acolhê-la espero-o como um monumento erguido à vossa glória e à vossa generosidade, a qual, expandindo as belas artes em outro hemisfério, se compraz em í criar rivais (DEBRET, 1940, p. 15).

A Missão Artística Francesa é produto de uma solicitação do governo português e tinha como finalidade fundar um Instituto de Belas Artes no Rio de Janeiro, a Academia Imperial de Belas Artes do Rio de Janeiro. A coleção começa

exatamente na época da regeneração política do Brasil, operada pela presença da Corte de Portugal, que se fixou na capital da Colônia Brasileira, elevando-se à categoria de Reino, inicialmente, e, pouco depois, à de Império independente, essa coleção termina com a Revolução de 1881 (DEBRET, 1940, p. 18).

Foi necessário caracterizar a estrutura de colonialidade em razão da raça no território da Pequena África, na cidade do Rio de Janeiro de modo a compreender o que possibilitaria balizar os pressupostos distintivos da sociedade europeia estabelecida no novo território e as populações negras que passam a ocupar esse mesmo lugar e submetidas à mecanismos de europeização. Isto posto, o estudo de caráter exploratório e descritivo, utilizou-se da revisão da literatura no campo das ciências sociais e ciências sociais aplicadas e do estudo das imagens produzidas por Jean Baptiste Debret durante a Missão Artística Francesa, no território que hoje se denomina como Pequena África, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil. Os resultados do estudo estão sintetizados neste trabalho que ora se apresenta.

Raça como marcador social de distinção e seus efeitos nos territórios colonizados

Um primeiro aspecto a considerar, é descrito por Quijano (2010) ao denominar a colonialidade como uma ferramenta importante, constitutiva do poder mundial do capitalismo e sustentada pela classificação racial/étnica, onde o Sul seria a parte definitiva para a mundialização do poder colonial. Por esse motivo, a compreensão do sistema mundo que se inaugurou a partir de 1492, tem como elemento central a relação entre colonial e moderno. A captação de múltiplas dimensões da vida social a criação de

um corpus social capaz de eliminar as formas resistência de insurgência e avança para o ordenamento dos territórios, os espaços de vivência e trânsito das pessoas no lugar, criando uma geocultura da legitimação cuja base é o fortalecimento do eurocentrismo. Dentre as bases apontadas por Quijano (2005) no processo de legitimação europeia, dois elementos chamam a atenção, neste trabalho: a repressão do arcabouço cultural e a subversão da cultura por meio da instalação de um novo imaginário social, que ocorre por meio da captação cognitiva e pela reprodução intersubjetiva, resultado da ação da igreja e da moralidade europeia.

A etno-racialidade, segundo Mignolo (2005), se converte na engrenagem do processo de colonialidade sobre os novos territórios e ditaria os lugares dos povos nativos na economia, cultura, religião, política e na nova sociedade. Haveria, segundo o autor, uma economia da cristandade que resultaria na exploração e silenciamento dos povos africanos. Não por acaso, Césaire (1978) assinala que não se pode precisar o estado de desenvolvimento dos países colonizados fora da europeização e que frente ao avanço desses territórios periféricos, novas formas de colonização são impostas e desta forma, o colonizador retém o avanço do colonizado.

As performances orientadas por valores eurocêntricos se amparam em uma ordem distintiva (em razão de prestígio e/ou poder) onde a mobilidade dos grupos se relaciona com padrões de mobilidade interna dos indivíduos e grupos que não se esgotam no modelo de sociedade que acaba sendo imposta aos territórios colonizados. Esses mecanismos de interação entre id, ego e superego presentes na sociologia figuracional de Norbert Elias (1993; 1994) que parte de uma construção interna e social que se expande para as práticas estatais e econômicas que visam à manutenção de poder. Naturalizada e normalizada como a domesticação de um cavalo ou de um boi, a escravatura/escavidão implica em um confronto material e simbólico que (re) (re) produz nas diversas dinâmicas de poder.

Este estudo, ao relacionar-se com o território da Pequena África retoma o que Lao Montes (2019) sinaliza quanto às grandes tarefas dos estudos afrodescendentes, no que diz respeito a conhecer e ensinar a ler o mundo desde uma chave africana. Com isso, no tempo moderno que é também colonial, os corpos não brancos são olhados como atrasados, incivilizados, periféricos. O componente racial como marcador de distinção se amplia para o gênero, a função social e remuneração do trabalho. Isso vai determinar o lugar dos corpos, na relação que se estabelecem entre homens brancos e negros, homens brancos e mulheres negras, homens negros e mulheres brancas, mulheres brancas e mulheres negras, homens e mulheres brancos, homens e mulheres negros, em todo o seu ciclo de vida. Determina também o lugar do mestiço e das estratégias de embranquecimento, há que se compreender que o padrão ideal será do homem branco com traços europeus, quanto mais próximo deste horizonte o indivíduo se aproximar, mais aderência (não necessariamente integração) terá ao tecido social.

Lembra-nos Césaire que “quando um homem superior cessa de ser superior... quando uma raça superior deixa de se crer uma raça eleita, deixa efetivamente de ser uma raça eleita” (1978, p.34-37). Isso significa que em toda a dinâmica social serão acionados instrumentos de controle étnico-racial em diferentes escalas (inclusive no cotidiano) possibilitando a manutenção de poder por grupos e segmentos específicos. Mignolo (2017) e Lander (1997) denominam esse ordenamento como intersubjetividade amparada no binômio etnocentrismo colonial-classificação racial universal.

Esses monopólios sociais, segundo Mariutti (2020) permitem a criação de circuitos sociais fechados orientados por uma hierarquia de gostos, nela toda e qualquer ameaça se converte em objeto de crítica e ridicularização. Em casos mais extremos, de violência sobre os corpos e para isso se cria a imagem de um “inimigo”, neste caso,

os corpos negros e atribui-se um conjunto de simbolismos que levam a aceitação de punições intensas sobre os seus atos e modos de existência. Para Césaire,

havia uma extrema verdade neste primeiro movimento dos europeus que se recusaram, no século de Colombo, a reconhecer seus semelhantes homens degradados que povoavam o novo mundo... era impossível fixar um instante o olhar no selvagem sem ler o anátema escrito, não digo somente na sua alma, mas até na forma exterior de seu corpo (1978, p. 33).

Como exigência do processo histórico e dessa noção de movimento de produção processual de interdependências acionam-se mecanismos de controle social, material e intersubjetivo como um meio de regulação e limitação de igualdade social entre os indivíduos. Essas relações encontram no trabalho, a máxima intensificação do controle e manutenção de poder. O trabalho, nas relações que se estabelecem nos novos territórios requer a presença de corpos dóceis para expropriar. Expropriados, segundo Césaire, por leis e normas enquanto “elementos culturais preparados por regiões extratropicais que asseguram e assegurarão o progresso das regiões tropicais para uma população mais numerosa e uma civilização superior” (1978, p. 43).

O despojamento dos povos, as singularidades de suas identidades históricas e racializadas seria, segundo Quijano (2005), produto do evolucionismo e dualismo que caracterizam as novas identidades culturais coloniais negativas, como é o caso de das populações e territórios negros. A raça emerge como um mecanismo natural de classificação e marcador de diferenças culturais entre os grupos; e há uma distorção das diferenças e estabelecimento de um marco temporal que transfere todas as formas não europeias como pretéritas. Ou, como destaca Osório (2013), o preconceito racial de origem se torna negativo aos que descendem do grupo discriminado.

Sendo o colonialismo, na perspectiva de Fanon (2008), produto de aventureiros e políticos que se consideravam acima da massa, tomando-se como os representantes mais qualificados do que se pretende ser uma civilização, a produção da cidade e das sociedades coloniais expressam padrões de dominação bastante específicos. A afirmação de uma identidade local se expressa por meio da preservação do estilo de vida e das histórias (re) produzidas e, do modo como o indivíduo interpreta a dinâmica social e esse simbólico constitutivo das representações coletivas.

A imaginária urbana se apresenta, então, como um reforço da identidade estabelecido por meio dos laços de sociabilidades com o grupo/família/comunidade em um espaço específico, o território. Segundo Knauss (1988), ela se condensa na paisagem que é, ao mesmo tempo, artística e histórica, materializada em equipamentos e móveis. Denota mecanismos de distinção social que tendem a estabelecer o conjunto de representações (inclusive as simbólicas) em marcos histórico e social específicos. Neste sentido, personalidades, eventos, temas e valores predominantes estão expressos nas formas, fachadas, cores, materiais e ritos do lugar. É o que Rodrigues (2015) compreende como estrutura de significação do território da cidade, inserida em uma dinâmica sociedade-espaco-tempo, o qual revela seus conteúdos históricos, sua forma de apropriação do território e seu lugar na dinâmica entre os grupos.

Os elementos e imagens, para Knauss (1988, p. 222), despertam a construção de imaginários coletivos e individuais bem como a identidade étnica social de um grupo ou da comunidade, “como metáforas de poder, as imagens urbanas se tornam instrumentos do poder simbólico, sacralizando e legitimando a ordem social vigente e as estruturas de poder da sociedade”. Com isso, converte a cidade em um lócus de poder simbólico, o qual, segundo Bourdieu (2010) somente pode ser exercido com a

cumplicidade entre aqueles que exercem e os que estão sujeitos a este poder invisível que estabelece um ordenamento do conhecimento humano em sua relação com o mundo social (nível imediato) que possibilita a concordância entre diferentes tipos de inteligência, que seria o que Durkheim denomina como conformismo lógico.

É o reconhecimento do poder, pelos agentes, quem orienta seus modos de agir, operar e executar uma ação segundo padrões pré-estabelecidos. Segundo Fanon (2008, p. 90), “a inferiorização é o correlato nativo da superiorização europeia” responsável pela criação do inferiorizado. O território colonizado é um território dominado que privilegia a construção de sistemas de dominância pautados nos interesses do dominador. É um lugar onde são criados mecanismos de sujeição dos dominados com vistas a legitimar-se como padrão ideal via produção de subjetividades no interior das culturas, consideradas inferiores.

Arte, religião e língua são algumas das estruturas estruturantes (BOURDIEU, 2010) que orientam a conduta dos indivíduos. Os sistemas simbólicos emergem como estruturas estruturadas que se convertem em instrumentos de dominação que se configuram, mais tarde, em sistemas ideológicos legítimos, onde as formas sociais são socialmente determinadas e ao mesmo tempo arbitrarias porque estão restritas a um grupo particular. O arcabouço interpretativo das sociedades, o uso e distribuição dos territórios (bairros urbanos versus bairros marginalizados) e dos símbolos/simbolismos que produz sobre esses espaços e suas populações é influenciado por essa sociologia figuracional.

A composição dos bairros, a marginalidade urbana, a divisão racial da sociedade e a ação do Estado nos territórios colonizados tem sua origem nas sociedades medievais e nos mecanismos de segregação espacial aplicados na Europa entre os séculos XIII e XVI, com a finalidade de remover hábitos e costumes considerados impróprios como a promiscuidade e a miséria (WACQUANT, 2008). Essa segregação, que se constitui em um mecanismo de alienação na própria estrutura do espaço urbano, ocorre em um primeiro momento por meio do escárnio e de medidas discriminatórias e vexatórias, adensam-se com as restrições de caráter econômico e ênfase na construção de redes de solidariedade e ajuda mútua intra grupo. A questão racial, na perspectiva de Rios e Riani (2007) sinaliza como pontos nevrálgico um espaço urbano marcado por diferenças intra urbanas, pelo processo de segregação habitacional neste espaço (em razão da raça) e que se aprofunda quando se toma as condições da habitação, a cobertura dos serviços, a estrutura fundiária, ou seja, o olhar do Estado sobre esses territórios racializados.

Por esse motivo, ao abordar o componente segregação racial em sua análise sobre o território urbano Telles (2003) a compreende como um estopim das desigualdades raciais e habitacionais. As anomias e distopias das cidades como são o caso de manifestações de violência, por exemplo, podem ser compreendidas à luz de suas formas específicas, é o que nos ensina Wacquant (2001), ao indicar a centralidade das dimensões históricas, de classe, de Estado e hierárquicas de cada sociedade/território. Neste sentido, haveria uma componente de colonialidade no processo de construção do espaço e da ordem social que ele engendra. Existe, segundo Fanon (2008) um caráter patológico dos conflitos e a presença de um complexo de inferioridade, que se constitui como um ponto de vulnerabilidade, a qual é acionada em situações de insurgência ou tentativa de ruptura. Isso ocorre porque os mecanismos de dominação são os mesmos. Para ele, “todas as formas de exploração se parecem, todas elas procuram amparo em algum decreto bíblico. Todas as formas de dominação se parecem porque todas elas são aplicadas a um mesmo ‘objeto’: o homem” (idem, p. 87). Assim, a mesma cultura que une por intermédio da comunicação é aquela que separa como instrumento de distinção, que legitima a diferença das culturas exatamente pela distância da cultura

em questão em relação à cultura dominante.

Paisagem na Pequena África: poder, sociabilidade, autoimagem e tensões sociais no trabalho de Jean Baptiste Debret durante a Missão Artística Francesa

Em seu relato sobre sua participação na Missão Artística Francesa, Debret se dedica ao contexto histórico, político e religioso do território brasileiro a partir do que denomina como “combinações diplomáticas da Europa”, e que, em seu entendimento, “constitui um quadro interessante, rico de episódios colhidos in loco e cujo encadeamento contribuirá para restabelecer os traços quase apagados dos primeiros passos para a civilização desse povo recém-renegado” (1940, p. 7). O contexto de disputa entre Inglaterra e França, durante a Guerra da Península, e os esforços vãos de Portugal em se manter neutro frente às pressões que sofria, acabaram resultando em uma adesão ao lado francês.

O embaixador francês exigiu seus passaportes e retirou-se; o perigo era eminente: de um lado o exército francês nas fronteiras de Portugal, de outro, a esquadra do Comodoro Sidney Smith bloqueando rigorosamente a foz do Tejo. Lord Stangford, embaixador inglês, deixou ao regente a alternativa de entregar a esquadra à Inglaterra imediatamente no transporte da família de Bragança para o Brasil, a fim de sonegar-la à influência do governo francês. Era um momento decisivo para a Monarquia; fazia-se necessário optar entre Portugal invadido e o Brasil intacto (DEBRET, 1940, p. 40).

A cidade do Rio de Janeiro foi retratada como metrópole do Brasil e Debret começa descrever a constituição da sociedade colonial a partir do processo de socialização dos indivíduos e do patriarcado no controle dos corpos femininos. Também, relata o conjunto dos aparatos administrativos, políticos, econômicos e culturais responsáveis pelo controle e manutenção dos grupos destacando a influência francesa, sobretudo após o casamento de D. Pedro I com Amélia de Luchtenberg.

A planta da cidade retrata as formas da metrópole a sua infraestrutura e valoriza a adesão do território ao comércio internacional. Também enfatiza os aspectos relacionados à segurança e à expansão da Igreja ao longo do território, bem como a instalação de um aparato estatal que permitisse a administração e controle do território. Para além da topografia (irregular), os traçados bem marcados em ruas estreitas e o avanço da cidade que se expandia rapidamente. “As construções mais novas cobrem uma grande parte das colinas da Saúde, do Valongo, do Saco do Alferes e continuam tomando a Praia Formosa que beira o mar no interior da barra até a ponte de madeira que conduz, por Mata-Porcos, ao antigo caminho de São Cristóvão” (DEBRET, 1940, p. 90).

As atividades comerciais também são ressaltadas. “Entre os monumentos do Rio de Janeiro, a Alfândega é digna de nota pelas suas belas vastas acomodações. Seu ponto de desembarque apresenta a vantagem de permitir ao mesmo tempo a descarga de três navios, de maneira segura e cômoda” (DEBRET, 1940, p. 90-91). O Cais do Valongo era porta de entrada dos escravos, era o maior porto escravista das Américas. No Mercado do Valongo eram comercializados para as zonas rurais onde empregavam sua força de trabalho na produção que abastecia a metrópole. A relação primária dos negros com o território brasileiro era sua condição de mercadoria.

É na rua Valongo que se encontra, no Rio de Janeiro, o mercado de negros [Imagem 2], verdadeiro entreposto onde são guardados os escravos chegados da África. Às vezes pertencem a diversos



proprietários e são diferenciados pela cor do pedaço de pano ou sarja que os envolve, ou pela forma de um chumaço de cabelo na cabeça inteiramente raspada [...] Nesse mercado, convertido às vezes em salão de baile por licença do patrão, ouvem-se urros ritmados dos negros girando sobre si próprios e batendo o compasso com as mãos; essa espécie de dança é semelhante aos índios do Brasil. Os ciganos traficantes de negros, são verdadeiros negociantes de carne humana, não cedem em nada a seus confrades negociantes de cavalos; por isso deve-se tomar a precaução e levar consigo um cirurgião [da casa, se distingue do cirurgião africano] quando se quer escolher um negro nesses armazéns, afim de fazer passar o escravo pelas provas e exames necessários (DEBRET, 1940, p. 188, inserção nossa).

Em cada bairro da cidade há um cirurgião africano [Imagem 2], cujo gabinete de consulta, de nomeada, se acha instalado, sem cerimônia à porta de uma venda. Consolador generoso da humanidade negra, ele dá suas consultas de graça, mas como os remédios receitados comportam sempre alguma droga, ele fornece os medicamentos mediante pagamento. Vende ainda talismãs curativos sob forma de amuletos. Citarei aqui apenas o pequeno cone misterioso feito de chifre de boi, preciosa jóia de 6 linhas de altura e que se pendura no pescoço para preservar as hemorróides ou das afecções espasmódicas, etc. Mas eu prefiro passar em silêncio outras propriedades do gênero. Quanto à colocação das ventosas, ciência positiva e de aplicação externa, ele a executa em plena rua, perto de casa, ou, mais comumente numa pequena praça por onde não passem carruagens. São entretanto, somente os pobres que recorrem a esses charlatães, pois as pessoas mais abastadas mandam tratar seus negros pelo cirurgião da casa (DEBRET, 1950, p. 268).

Evidencia-se que os hábitos e costumes dos povos africanos (assim como dos indígenas) não são reconhecidos pelos europeus como sabedoria ancestral. O saber e a ciência são tidos como algo exclusivo, o que expressaria uma das formas de colonialidade europeia sobre os povos africanos. A diferenciação entre os espaços



(interior, exterior, interior e doméstico) é outro aspecto que chama a atenção. A doença requer reclusão e, nesse sentido, a rua não seria um espaço onde se pode viabilizar cura e tratamento, mas um lugar de trânsito.

A casa é um espaço privilegiado para manutenção dos valores e controle dos indivíduos (imagem 3). Nestes espaços se criam os mecanismos de controle de personalidade e de hábitos em um nível primário. A sociabilidade colonial é construída em torno do patriarcado, no caso brasileiro, pressupõe uma educação precária das mulheres e restrita aos cuidados com o lar.

Tentei, pois, mostrar a solidão habitual de uma senhora, mãe de família de pequenas posses, no seu lar. Vêmo-la sentada, como de costume, na sua marquesa (espécie de cama de forma etrusca, feita de jacarandá, cujo leito é constituído por um couro de boi bem esticado) que de dia serve de canapé muito fresco, e cômodo num país quente, para ficar longamente sentada de pernas cruzadas, à maneira asiática. Bem perto dela, e ao seu alcance, acha-se o gongá (cêsto) para roupa branca; entreaberto, deixa ver a extremidade do chicote, inteiramente de couro, com o qual os senhores ameaçavam os seus escravos a todo instante. Do mesmo lado, um pequenino macaco preso pela corrente a um dos encostos do móvel serve de inocente distração para a dona da casa; embora seja um escravo privilegiado, com liberdade de movimentos e de trejeitos, não deixa de ser reprimido de quando em quando, com os outros, com ameaças de chicotadas. A criada de quarto, negra, trabalha sentada no chão, aos pés das senhoras; podem observar as prerrogativas dessa primeira escrava pelo comprimento de seus cabelos cardados, formando por assim dizer um cilindro encarapinhado sem adornos aderente à cabeça; o penteado não é de muito gosto e é característico do escravo de uma cada pouco opulenta. A moça da casa, pouco adiantada na leitura, embora já grande, mantém-se na mesma atitude de sua mãe, mas colocada num assento infinitamente menos cômodo, esforça-se por soletrar as primeiras letras do alfabeto traçadas num pedaço de papel. À direita, outra escrava, cujos cabelos cortados muito rente revelam o nível inferior, sentada um pouco além de sua



Imagem 3 - Uma senhora brasileira em seu lar. Fonte: Debret, prancha 6, tomo II.

senhora, ocupa-se igualmente com trabalhos de agulha. Avança do mesmo lado de um moleque, com um enorme copo de água, bebida frequentemente solicitada durante o dia para acalmar a sede que o abuso dos alimentos apimentados ou das compotas açucaradas provoca. Os dois negrinhos, apenas em idade de engatinhar e que gozam, no quarto da dona da casa, dos privilégios do pequeno macaco, experimentam suas formas na esteira da criada. Esta pequena população nascente, fruto da escravidão, torna-se ao crescer, um objeto de especulação lucrativa para o proprietário e é considerada no inventário um móvel. Na época em que desenhei esta cena [Imagem 4], era ela mais ou menos comum na cidade, devo acrescentar com justiça que em 1830, ao contrário, não era raro verem-se as filhas de um simples funcionário distinguir-se pela dança, música e algumas noções de francês, a educação que as fazia brilhar na festa e lhes dava a possibilidade de um casamento mais vantajoso (DEBRET, 1940, p. 128-129, inserção nossa).

O lugar do dono da casa era muito bem marcado na dinâmica da família. O jantar (imagem 4), por exemplo, seguia a dinâmica do dono da casa e evidenciava hábitos e costumes locais como, evitar perturbar o jantar do negociante, era um momento de abandono de etiqueta e o respeito ao repouso que se segue à esta refeição.

No Rio, como em todas as outras cidades do Brasil, é costume durante o “tête-à-tête” de um jantar conjugal, que o marido se ocupe silenciosamente com seus negócios e a mulher se distraia com os negrinhos que substituem seus dooguezinhos, hoje quase completamente desaparecidos na Europa. Esses molecotes mimados até a idade de cinco ou seis anos, são em seguida entregues à tirania dos outros escravos que os domam a chicotadas e os habitam assim a compartilhar com eles as fadigas e dissabores do trabalho. Essas pobres crianças revoltadas por não mais receber das mãos carinhosas de suas donas manjares suculentos e doces, procuram compensar a falta roubando as frutas do jardim ou disputando aos animais domésticos os restos de comida que sua gulodice, repentinamente contrariada leva a saborear com verdadeira sofreguidão (DEBRET,



Imagem 4 - O jantar Fonte: Debret, prancha 7, tomo II.

1940, p. 138).

As zonas rurais abastecem os centros da cidade, como pode ser visto em “Transporte do Café” e em “Negras vendedoras de pó de café torrado” na obra “Fatores castigando negros” (imagem 5) Debret faz algumas considerações importantes para compreender como ocorre o esfacelamento da família nos moldes africanos. Também, ajuda a pensar como se constrói a violência sobre os corpos negros (homens e mulheres) de uma forma pública que serve para a manutenção do poder de seus senhores. Poder sobre os corpos negros (selvagens e incivilizados) e exemplo para conter as insurgências. A violência é praticada frente a ordens de silenciamento, não é permitido expressar a sua dor. Chama atenção algumas palavras usadas por Debret como infeliz, vítima, gritos de misericórdia presentes na descrição sobre o castigo, porque fala de sua percepção sobre o ocorrido e que parece corroborar os enunciados de Fanon e Cesáire.

O infeliz representado no primeiro plano, depois de amarradas as mãos sentou-se sobre os calcanhares, passando as pernas entre os braços de modo a permitir ao feitor que enfiasse uma vara entre os joelhos para servir de entrave; em seguida, facilmente derrubada com um pontapé, a vítima conserva sua posição de imobilidade que permite ao feitor saciar a sua cólera. Ousando apenas articular uns gritos de misericórdia, o escravo só ouve como resposta “cala a boca, negro” (DEBRET, 1940, p. 195).

Neste mesmo relato, Debret conta como se estabelece a fragilidade dos laços familiares e a imposição de múltiplos parceiros entre as mulheres negras no cativeiro.

Como o proprietário de escravos não pode, sem ir de encontro à natureza, impedir aos negros de frequentarem as negras, tem-se por hábito, nas grandes propriedades, reservar uma negra para cada quatro homens; cabe-lhes arranjar-se para compartilharem sossegadamente o fruto dessa concessão, feita tanto para evitar os pretextos de fuga como em vista da procriação destinada a equilibrar os efeitos da mortalidade (DEBRET, 1940, p. 196).



A violência contra o negro também é tratada na obra “Aplicação do castigo do Açoite” onde Debret sinaliza que

Embora seja o Brasil seguramente a parte do mundo onde o escravo é tratado com maior humanidade, a necessidade de manter a disciplina entre uma numerosa população negra levou o legislador português a mencionar no código penal a pena do açoite, aplicável a todo o escravo culpado de falta grave: deserção, roubo, ferimentos recebidos em briga, etc. [...] Por isso, todos os dias, entre 9 e 10 horas da manhã, pode-se ver sair da fila de negros a serem punidos; vão eles presos pelo braço, de dois em dois, e conduzidos sob escolta da polícia até o local designado para o castigo, pois existem em todas as praças mais frequentadas da cidade pelourinhos erguidos com o intuito de exhibir os castigados que são em seguida devolvidos à prisão. (DEBRET, 1940, p. 264).

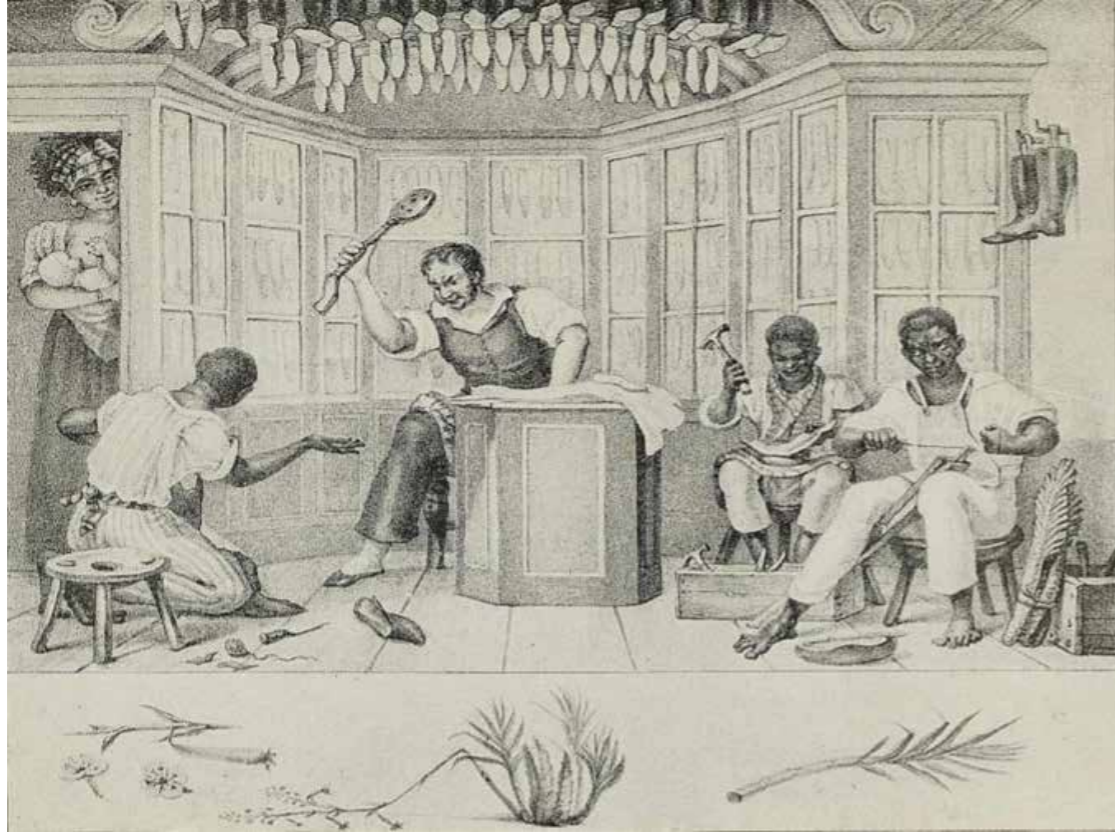
Aos negros fugitivos, era aplicado o colar de ferro como castigo (imagem 6). Os portadores deste adereço deveriam ser recolhidos pela polícia e pernoitarem na cadeia até que seu dono fosse informado e optasse o não por seu envio à prisão dos negros.

Assim, um proprietário que perde o escravo no Rio declara-o imediatamente à polícia, dando o nome, os sinais do fugitivo; a mesma declaração é feita aos diversos capitães do ato o entrega acorrentado ao dono, recebendo a gratificação habitual de quatro mil réis. O colar de ferro tem vários braços em forma de ganchos, não somente no intuito de torna-lo ostensivo, mas ainda para ser agarrado mais facilmente no caso de resistência, pois apoiando-se vigorosamente sobre o gancho a pressão inversa se produz do outro lado do colar levantando com força o maxilar do preso; a dor é horrível e faz cessar qualquer resistência principalmente quando a pressão é renovada com sacudidelas. Alguns senhores mais bondosos, ou no caso de uma jovem negra fugitiva, contentam-se da primeira vez em colocar o colar de ferro, pois, de costume, em semelhantes circunstâncias, aplicam-se previamente cinquenta chicotadas; e o dobro em caso de reincidência. Pode-se aumentar o castigo acrescentando-se uma



corrente de 30 a 40 libras presa a uma argola fixada no tornozelo e outra na cintura. Sendo ainda criança o escravo, o peso da corrente é apenas 5 a 6 libras, fixando-se uma das extremidades no pé e outra a um cepo de madeira que ele carrega à cabeça durante o serviço. Tõdas essas precauções parecem entretanto inúteis, pois a ânsia de fugir é imperiosa entre os negros [...] E, principalmente na rua da Prainha, conhecida pelas suas serralherias, que se encontram certas lojas que fabricam esses instrumentos de punição, correntes, colares de todos os tamanhos, cangas em formas de polegares, botas de ferro e anjinhos com os quais se podem esmagar os polegares e de que se servem os capitães do mato para fazer o negro confessar o nome e o endereço de seu senhor. Como todos os operários são escravos, esses aparelhos de suplicio são forjados eles próprios que não raro já os usam. Assim o escravo tornado carrasco por desobediência ao senhor, mostra-se sem compaixão para com seus semelhantes pois, em última análise, os negros não passam de grandes crianças, cujo espírito é demasiado estreito para pensar no futuro, e demais indolentes para se preocupar com ele. O escravo tem apenas a inteligência do presente; é vaidoso, gosta de se distinguir por um enfeite qualquer; pena, folha. Embora com sentidos de uma agudeza perfeita, não pé capaz dessa reflexão que leva a comparar coisas e a tirar conclusões; um objeto que lhe repugna à vista provoca nêle um arrepio generalizado e não raro uma rizada nervosa e prolongada (DEBRET, 1940, p. 255-256).

Já em 1816 havia um número expressivo de sapatarias (imagem 7) na cidade do Rio de Janeiro, o que empregava um volume grande de pessoas. Debret relata um especial interesse nos confeccionados com seda e se contrapunham à população escrava que caminhava descalça pelas ruas da cidade. Os escravos mais próximos da família/homem branco incorporaram o uso de sapatos como indicativo de distinção e o poder, pois revelavam maiores níveis de civilidade e status social. É possível ver o esforço que a sociedade colonial fazia no sentido de incorporar o seu uso, em espaços públicos em momentos específicos porque existem muitas oportunidades para exposição de sua imagem.



O luxo do calçado é elevado ao máximo sob o céu puro do Brasil, onde as mulheres, geralmente favorecidas por um lindo pé, desenvolvem, para ressaltá-lo toda a faceirice natural aos povos do sul [...] Esse luxo, aliás, não é exclusivo aos senhores; êle obriga a brasileira rica a fazer calçarem-se como ela própria, com sapatos de sêda, as seis ou sete negras que a acompanham na igreja ou no passeio. A mesma despesa tem a dona menos abastada, com suas três ou quatro filhas e suas duas negras. A mulata sustentada por um branco faz questão também de se calçar com sapatos novos, cada vez que sai e o mesmo ocorre com a negra e seus filhos. A mulher do pequeno comerciante priva-se de quási todo o necessário para sair com sapato novo e a jovem negra livre arruína seu amante para satisfazer essa despesa mais renovada. No entanto, essa faceirice só pode brilhar durante o trajeto de casa à igreja pois aí, de joelhos sôbre o tapete estendido no chão, a brasileira esconde escrupulosamente seus saltos com o vestido e só abandona essa posição para ir sentar-se à moda asiática, isto é, com as pernas encolhidas sob o corpo, hábito que se observa nas reuniões particulares das classes inferiores da população, as quais sentam sempre no chão (DEBRET, 1940, p. 205-206).

A escravidão, no Brasil, foi legalizada pelo governo Português que se utilizou das Missões Jesuíticas para criar uma dinâmica de exploração sobre os povos nativos, muito embora de uma forma que para Debret é mais branda na aparência por conta de religião e da humanidade cristã. Em sua obra “mulheres negras vivendo suas atividades” (Imagem 8) Debret descreve essas relações.

Seria injusto não mencionar aqui que é costume no Brasil, entre os ricos e generosos, conceder por testamento e a título de recompensa, liberdade a um certo número de seus escravos de ambos os sexos. Êsse ato de caridade é principalmente útil aos negros quando o senhor morre na flor da idade e suas disposições liberais se estendem até a doação de uma importância de dinheiro e a constituição de uma pequena pensão vitalícia. O mesmo acontece com o artífice celibatário mais ou menos abastado que, cheio de escrúpulos no momento da morte, dá religiosamente liberdade à negra favorita que lhe serviu de

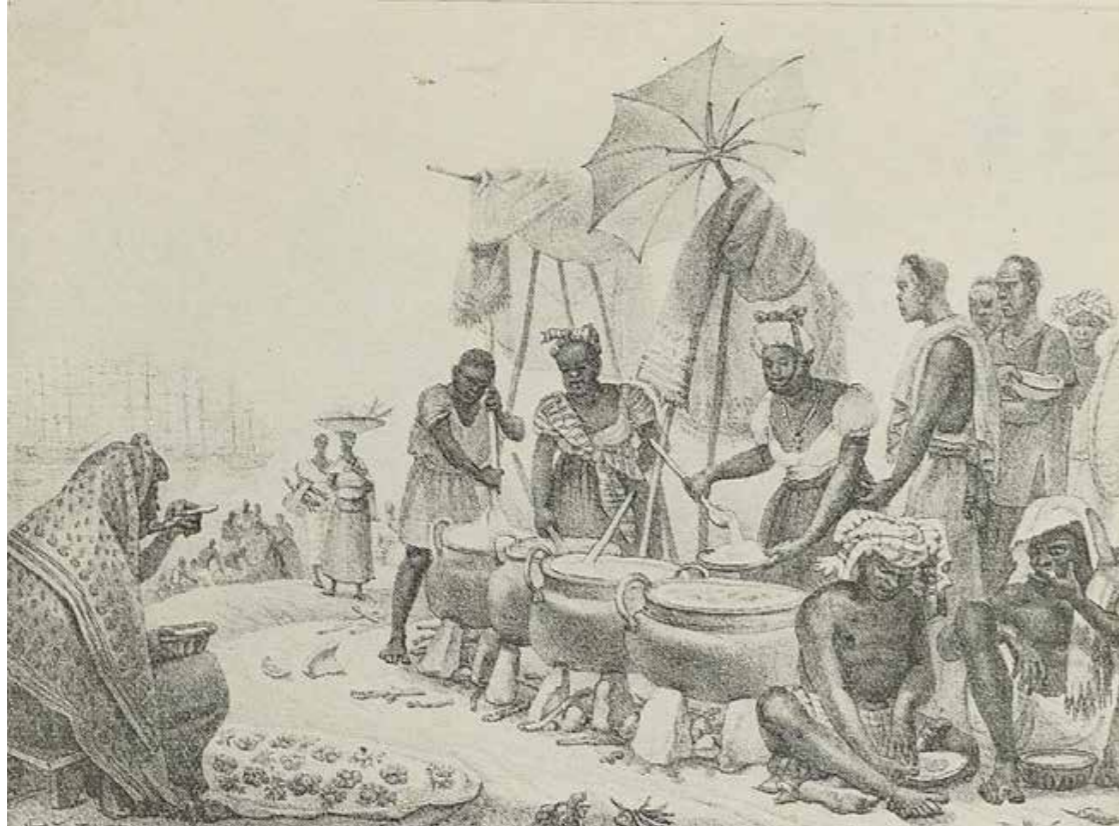


Imagem 8 - Negras livres vivendo suas atividades. Fonte: Debret, prancha 32, tomo II.

mulher. Observa-se também que na classe das negras livres, as mais bem educadas e inteligentes procuram logo entrar como operárias por ano ou por dia numa loja de modista ou de costureira francesa, título esse que lhes permite conseguir trabalho por conta própria nas casas brasileiras, pois com o seu talento conseguem imitar muito bem as maneiras francesas, trajando-se com rebuscamento e decência. Outras que não dão para trabalhos de agulha dedicam-se ao comércio de legumes e frutas, instalando-se nas praças; as mais ricas e donas de mercadorias chamam-se quitandeiras, situação que exige o auxílio de um mulato ou de um negro livre, operário, para o pagamento do aluguel e das roupas; a atividade da quitandeira deve conseguir o restante e o lucro deve bastar ao abastecimento da mercearia e à aquisição de dois moleques que ela educa no trabalho ou no comércio de rua para com seus salários garantir os recursos da velhice. Em sua maioria, essas negras acabam casando com negros livres operários, com os quais vivem regularmente; muitas outras servem de mulheres a operários brancos, que nunca mais se separam delas. Quanto às que se entregam à libertinagem, morrem cedo vítimas do ciúme brutal de seus amantes (DEBRET, 1940, p. 216).

É das mãos das mulheres e da produção de iguarias, que se evidencia uma nova interlocução. Há uma valorização dos quitutes e comidas, comercializadas na rua que freiras e senhoras compram a comida das escravas libertas e as enviam para fora do país, inclusive. Em “vendedoras de aluá, de limões doces, de cana, de manê e de sonhos” Debret descreve essas iguarias, e também essas mulheres que integram o espaço da rua em suas interlocuções com os senhores.

Essas vendedoras de aluá são notáveis pela elegância ou, ao menos, pela limpeza de seus trajes, naturalmente proporcionais à fortuna dos senhores, sempre interessados em conseguir, assim, alguma vantagem na concorrência momentânea. Dessa preocupação se aproveita duplamente a negra, de natural faceiro e interesseiro, para travar novos conhecimentos lucrativos que ela cultiva durante o resto do ano, mediante visitas furtivas que lhe dão algum dinheiro, a título



de esmola ou de recompensa por pequenos obséquios prestados com condescendência (DEBRET, 1940, p. 217).

Mais adiante, em “negras cozinheiras vendedoras de angú” (imagem 9) se evidencia como o comércio de alimentos cria um circuito na cidade. Até os dias de hoje, a região da Pequena África abriga um polo astronômico onde o Angú do Gomes é uma das referências, a iguaria é servida em uma peça de ferro.

É ainda na classe das negras livres que se encontram as cozinheiras vendedoras de angú. Para o exercício dessa indústria suplementar bastam-lhe duas marmitas de ferro batido colocadas sobre fornos portáteis; um pedaço de pano, de lã ou de algodão, por cima da tampa de cada marmita, completa o aparelhamento culinário, a que se acrescentam duas grandes colheres de pau de cabo comprido [...] Eis a iguaria, aliás suculenta e gostosa, que figura, não raro, à mesa das brasileiras tradicionais de classe abastada que com ela se regalam embora entre chacotas destinadas a salvar a aparência e o amor próprio [...] As vendedoras de angú são encontradas em praças ou em suas quitandas que também vendem legumes e frutas. A venda começa de manhã, lá pelas 6 horas e vai até as dez, continuando de meio dia às duas, hora em que se reúnem em torno delas os operários escravos que não são alimentadas por seus senhores. Vê-se também o escravo mais ou menos mal vestido de uma família numerosa e pobre levar consigo, numa sopeira, uma porção de 4 vinténs, recoberta por uma folha de couve ou de mamona. Acrescento a êsse prato suculento algumas bananas tem-se no Rio de Janeiro, alimento para cinco ou seis pessoas. Quanto à ceia, já dela falamos quando descrevemos a venda num dia de carnaval. (DEBRET, 1940, p. 228-229).

A cidade colonial e o território da Pequena África, no Rio de Janeiro

Nos estudos de Lélia Gonzales e Alfredo Hasenbalg (1982), os autores descrevem que a expansão europeia no século XV teve como resultado o contato entre homens

brancos e não brancos onde se inaugura uma nova ordem social, política e econômica que não pode ser comparada ao processo de expansão dos territórios coloniais. Isso ocorre porque o regime de servidão não pode ser aplicado à dinâmica estabelecida nos novos territórios, que passam por um processo de escravidão. Emerge neste contexto um novo modelo estatal e, nele, os processos de assimilação decorrem da prática cultural, mas, também, das dinâmicas de poder nos novos territórios, as quais se materializam na própria configuração do aparato estatal. Negros e indígenas, logo serão inseridos em um sistema de dominação e forçados ao trabalho escravo colonial, sendo submetidos a uma ordenança racial e ao racismo que também chega junto. Ao mesmo tempo, relatam que no século XVIII, a partir de um ideário de igualdade e liberdade, mas que exclui os indivíduos não brancos da ordem burguesa em razão do predomínio dos homens brancos os demais que seriam sub homens (negros).

Sob essa linha de pensamento, o racismo científico ou Darwinismo social, aparece enfatizando o ideário branco como sinônimo de civilização/civilidade, como um comum dominante. Neste sentido, a razão da modernidade/colonialismo trás, em si, a distinção do corpo que sempre estará ideologicamente vinculado a uma dinâmica racista que submete um povo a expropriação das mais intensas formas. Na compreensão de Walter Mignolo (2005), a escravidão foi uma relação conhecida no Mediterrâneo desde 1571, quando quinze mil escravos foram transportados de seu lugar de origem, a África. Esse desenraizamento foi um primeiro ciclo de violência dos vários outros que se sucedem, já em outras terras.

Na cultura do racismo, pautada no binômio modernidade/ colonialidade e orientada pela moralidade europeia, a sociedade buscava preservar o seu monopólio de poder e proteger as normas e códigos de conduta, construídos de modo a garantir sua superioridade. Essa relação de pertencimento (ou de exclusão) era feita por meio marcadores de diferença (estigma, fofoca, anomia) que estabelecia uma ordem interna entre os grupos e orientavam as relações entre “eu/nós” e “eles/outros”. Criam tanto mecanismos de coesão cultural quanto de desonra a partir do que seria um imaginário coletivo ideal (na perspectiva eurocêntrica moderna).

Com a revolta dos Malês, em Salvador, em 1835, aumenta o fluxo de escravos para o território do Rio de Janeiro (MOURA, 1995). Enquanto origem da instalação da cidade do Rio de Janeiro, inicialmente na região costeira, Oliveira e Chevitarese (2011) descrevem a paisagem natural (elevações, morros isolados, vegetação densa e brejeira) e, se expande, posteriormente, se amplie para a Várzea. Segundo os autores, “até meados deste século a região do Valongo ainda era de difícil acesso e coberto por lodaçais, havia apenas um rústico caminho que permite em 1760 receber melhorias passando a ser denominado como a Rua do Valongo (atual Camerino)” (p. 9).

A exploração do ouro somada à intensificação das ocupações coloniais e à transformação da cidade em capital, leva ao aterramento de brejos e correção das orlas marítimas, com a inserção de novos atracadouros. O tecido urbano se expandia para as regiões da Gamboa, Saúde, Saco do Alferes e São Diogo. No processo de ocupação do território brasileiro, segundo Sigaud e Pinho (2000) obedeceu ao traçado das cidades portuguesas com a finalidade de criar uma estrutura de cidade capaz de atender às necessidades da metrópole. Nos três séculos iniciais, a cidade se organiza entre quatro morros: do Castelo, de Santo Antônio, de São Bento e da Conceição.

As infraestruturas presentes no território, no ano de 1770, revelam aparatos estatais de controle socioterritorial. Na planta da cidade, é possível observar a presença do palácio e da casa da moeda (símbolo do poder econômico e político), uma estrutura de mobilidade urbana (por meio do trem), uma estrutura de segurança com a localização dos quartéis, arsenal, estaleiro que se constituem como aparato para defesa, pois

havia medo de uma invasão francesa (SIGAUD; PINHO, 2000). A presença de um sistema judiciário por meio da cadeia e da casa de relações. Também não se pode desconsiderar a importância da religião, com o Convento do Carmo e as Igrejas da Candelária, de São José e de Santa Rita. As autoras também assinalam, que passado os temores da invasão francesa, a expansão da mobilidade (trens urbanos e bondes) dita o ritmo de expansão da cidade para a região oceânica.

Negros e mestiços compunham, segundo Oliveira e Chevitarese (2011), a massa da população residente na região que hoje compreende a Pequena África, se adensavam aos imigrantes que ocupavam as habitações coletivas e os cortiços. Estes eram os principais alvos das políticas higienistas aplicadas à região que originalmente abrigava um complexo formado pelo lazareto, armazém de engorda e cemitério para aqueles escravos que pereceram antes da comercialização.

Ao mesmo tempo, havia impedimentos para a especialização dos forros os quais não tinham acesso às atividades médias (ou burguesas), como era o caso das carreiras militares e trabalho em setores econômicos e administrativos específicos. A consequência era a inexistência de mobilidade social para esses grupos sendo relegados às atividades subalternas que lhes conferiam pouco ou nenhum poder e/ou distinção.

Na relação com os brancos, são estabelecidos marcadores de conduta que se convertem em “símbolos, subjetivos e materiais palpáveis” (idem, p. 81). Esses processos de classificação impactam no planejamento urbano do território, contribuindo para um planejamento desigual e racista. Os guetos, segundo Yiftachel (2006), emergem da marginalização de segmentos específicos, mesmo com viés mascarado de um governo majoritariamente “democrático”. Assim, os processos de branqueamento dos territórios sob intervenção do Estado fazem uso da etnicidade presentes nas teorias de planejamento e baseados na “diferença” e “multiculturalismo” como discurso.

Quanto à ocupação dos espaços exteriores, as mulheres negras, segundo Moura (1993), sobreviviam da venda de doces e iguarias, com sua produção sobre as cabeças caminhavam pelas ruas das cidades e seus quitutes eram encomendados por conventos e, também, enviados ao exterior. O autor defende ainda, que coube à mulher a transferência e manutenção dos laços de transcendência e culto africano para os filhos de uma prole que tinha diferentes pais, em razão da precariedade das ligações.

Havia entre os homens negros maior ocorrência de adoecimentos psicológicos em razão da falta de sincronia entre sua condição de cativo e a liberdade recém-adquirida. Há, segundo Moura (1993), um enfraquecimento do homem em razão do abandono do filho e da perda da liderança na condução da vida religiosa. A manutenção da família, é resultado do trabalho das mulheres vinculadas à aristocracia que lhes confere uma “cidadania de segunda classe” (p. 34), emerge um matriarcalismo que se desenha pelos bairros da cidade do Rio de Janeiro (o mesmo movimento era visível em Salvador) onde o destino e a continuidade dos grupos dependem a mulher.

As narrativas e discursos construídos em torno das pessoas e do lugar, sua relação com o conjunto da sociedade é permeada por simbolismo que permitem distinção quanto ao ser e estar no poder. Cardoso (2011) relata que há uma caracterização do território que condensa a ancestralidade africana em Diáspora Carioca, esse lugar do Rio de Janeiro, que foi a capital. Na relação com os brancos, são estabelecidos marcadores de conduta que se convertem em “símbolos, subjetivos e materiais palpáveis” (idem, p. 81).

Da percepção de civilizada/civilidade/civilização incorporada pelo europeu no convívio, Hall (1996) assinala que os “menos civilizados” seriam aqueles povos, que ocupariam uma zona inferior no campo cultural. As narrativas populares, para o autor, criam “na imaginação de uma sociedade, o lugar, as identidades, a experiência e as histórias dos diferentes povos que vivem nela, nos tornamos instantaneamente conscientes da complexidade da natureza do próprio racismo” (p. 42). E desses elementos emergem os tensionamentos presentes no espaço urbano inclusive nos esforços sanitaristas e higienistas aplicados às populações da Pequena África.

Os processos de territorialidade e pertencimento dos negros, no Brasil, na compreensão de Campos (2009), estão vinculados à modernização do país e à construção das relações simbólicas e sociais que rapidamente se deterioraram e levaram a desterritorialização destes grupos, provocando demandas por novos elementos de identificação. Constituiu-se um território simbólico discursivo, criado a partir de elementos do local oriundo da comunidade negra e filosofias ancestrais. O território como espaço-lugar é, para Sodré (1998), a síntese de forças entre crenças, tradições, elementos culturais e sociais onde as potências dos sujeitos são (re) territorializadas. Neste sentido, Santos (2018) relata que o reposicionamento da comunidade negra nos territórios, a partir de conflitos geográficos que favorecem esse movimento tem relação direta com a construção e a forma como se estruturam as hierarquias sociais, pensando as relações raciais sob o conceito da colonialidade do poder.

Marginalização e invisibilidade são expressões dos tensionamentos sociais e da busca por uma sociedade o mais próxima possível do ideal eurocêntrico. Se observa no território performatização dos indivíduos que devem se compatibilizar com os padrões brancos. Ocorre um conjunto de ações públicas que expressam um esforço em estabelecer uma sociedade mais compatível. Esse movimento, para Roncolato (2018) instala uma lógica de progresso cuja centralidade estava na população branca, que via o negro como sinônimo de atraso e do passado.

O século XIX é berço das teorias científicas de branqueamento, e estudos raciais com a intenção de promover uma aproximação entre raças inferiores dos povos civilizados. Bem recorda Lotierzo (2013), ao questionar se o povo de Cam poderia tornar-se branco, a autora retoma a Tabuada das misturas, de Gayoso. Nela, a branquitude somente seria determinada pela figura do varão branco, a quem caberia o embranquecimento da raça, quanto mais as mulheres negras e pardas se “misturassem” com homens brancos, mais clara a população seria.

Tabuada das misturas para ficar branco	Tabuada das misturas para ficar negro
1 branco com 1 negra produz mulato, metade branco, metade preto.	1 negro com 1 branca produz mulato, metade preto, metade branco
1 branco com 1 mulata produz quartão, $\frac{3}{4}$ branco e $\frac{1}{4}$ negro	1 negro com 1 mulata produz quartão, $\frac{3}{4}$ negro, $\frac{1}{4}$ branco
1 branco com 1 quartona produz outão, $\frac{7}{8}$ branco, $\frac{1}{8}$ negro	1 negro com 1 quartona produz outão, $\frac{7}{8}$ negro, $\frac{1}{8}$ branco
1 branco com 1 outona produz branco, inteiramente branco	1 negro com 1 outona produz negro, inteiramente negro

A partir da aplicação dessa lógica de embranquecimento, cabe ao homem branco a função de embranquecer a população, com isso, haveria uma certa “licença” para relacionamentos inter-raciais entre os homens brancos com as mulheres negras. No caso de relacionamentos entre mulheres brancas e homens negros, o mesmo não ocorre porque haveria um escurecimento. O que evidencia uma racionalidade marcada por vieses (racismos) que não se sustentam, expressando o esforço em estabelecer um ideal eurocêntrico e patriarcal. Neste sentido, a própria ciência é um paradigma de produção de colonialismo sobre os corpos e a moralidade da sociedade colonial.

Considerações Finais

Ao longo do trabalho foi possível evidenciar como a sociologia figuracional descrita por Norbert Elias incorporou a raça como um mecanismo de distinção e como ela permeia a sociabilidade dos indivíduos na sociedade colonial. As infraestruturas no território da Pequena África adquiriram especial importância em razão do território ser o local de chegada da mercadoria negra ao território brasileiro. Também, porque passam a compor a paisagem local, não de forma integrada ao tecido social, mas de modo a suprir as demandas de trabalho (um trabalho super explorado). Por meio de termos como incivilizado/selvagem, fato é que a condição social do negro o aproximava mais do status de animal do que de pessoa. Ou pode ser comparado com uma cadeira, uma vez que é, tão somente, uma das propriedades de seu senhor. Não há, nesse período, vinculação do indivíduo negro ao sistema de garantias e proteções que configurariam os parâmetros para cidadania. Este grupo se encontra marginalmente posicionado, sendo acionado segundo os interesses dos seus senhores desde o lugar do serviço, um trabalho super explorado, marcado por rodadas intensas de despossessão, sem qualquer traço de culpa, dado que não é reconhecido como um igual.

Em seu processo de sociabilidade produziam-se práticas e simbólicos construídos em torno da imagem do negro e sua cultura. Não se trata somente de marcadores de diferenças, mas marcadores de desigualdades que se perpetuaram como a submissão dos corpos negros a violência intensa. A dimensão da mobilidade social de negros é outro fator de relevância. A educação da sociedade colonial não era uma preocupação para Portugal. Ao contrário, a falta de educação tornava o território mais obediente e servil o que reiterou a sua dependência. No caso dos negros, foram criados óbices importantes e que inviabilizaram a sua ascensão ou ocupação de funções mais nobres, o que acirra a sua pobreza e vulnerabilidade. A autoimagem do negro, também foi sabotada. O “belo”, o “bom”, o “justo”, o “puro” nunca foram associados à sua condição.

Por outro lado, a performance desde o imaginário colonial europeu, no Brasil não se limitou à dominação cultural pela via da escravidão, mas se transformou em uma estrutura social amparada ideológica, política e econômica, no sentido dos usos (e abusos) sobre os corpos negros. Com o passar do tempo, as classes burguesas brasileiras, adotaram o racismo como meio cultural eurocêntrico moderno colonial a ser reproduzido pelas próximas gerações, até contemporâneo. De recreações a mecanismos de intensificação da espoliação a simbolismos e chacotas quanto ao modo de ser e viver da população negra reiteram-se os ciclos de violência e despersonalização da população negra. Soma-se à isto, a violência pública e os termos chulos aplicados aos corpos negros. O tecido social brasileiro foi construído a partir de lógicas de diferenciação o que compromete, inclusive, a ideia de classe, pois recorre permanentemente a adereços/performances/figuração e simulação de núcleos de pertencimento. Com isso, foi possível comprometer a interpretação que os indivíduos tinham de si, de sua função social e do lugar ocupado nesta sociedade.

Há, neste trabalho, um diálogo interdisciplinar com autores e a retomada de narrativas que mesmo separadas pela dinâmica espaço-tempo de sua produção e da própria história da cidade e das ciências sociais, se complementam no contexto deste trabalho e na busca por compreender como se constrói a negação do Outro (afrodescendente) no território brasileiro, em uma metrópole (neste caso, o Rio de Janeiro). O exercício imagético sobre a região da Pequena África e a construção de relações inter étnicas permite pensar como os marcadores sociais de distinção e uma pseudo civilidade são incorporadas no cotidiano dos territórios periféricos. Ao mesmo tempo, representa o significado dessa negação pelo modelo eurocêntrico e patriarcal. É preciso dar continuidade às reflexões, pois este trabalho não esgota e nem pretendeu, em nenhum momento, esgotar, como são construídas as relações das populações periféricas com a produção social do espaço. Inclusive Debret pode contribuir, no seu Tomo III, com aportes sobre o sistema judiciário e o papel da Igreja. Essa via repressiva estatal e o controle dos mecanismos de transcendência aportam à reflexão sobre como a dinâmica africana foi capturada desde as leis e normas e desde o uso de seus espaços. Não se pode desconsiderar, os estudos sobre os territórios negros, como resistência e a penetrabilidade de suas práticas e costumes sobre os territórios brancos como é o caso do samba e do uso de ervas. Acredita-se que, com isso, será possível tanto produzir conhecimento para o campo do planejamento urbano quanto produzir conhecimento crítico para a sociedade acerca de si mesma e, então, contribuir para o seu fortalecimento.

Referências

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CARDOSO, Lourenço. O branco-objeto: o movimento negro situando a branquitude. *Revista de Estudos e Pesquisa em Educação*. Juiz de Fora, v. 13, n. 1, jan./jun, p. 71-93, 2008.

CESAIRE, Aimé. *Discurso sobre colonialismo*. Portugal: Livraria Sá Costa, 1978.

DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e histórica ao Brasil*. 2ª. ed., Tomos 1 e 2, São Paulo: Livraria Martins, 1940.

ELIAS, Norbert; Dunning, Eric. *A busca da excitação*. Lisboa: Memória e Sociedade, 1992.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: formação do Estado e civilização*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1993.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1994.

ELIAS, Norbert. *Mozart. Sociologia de um gênio*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1995.

FANON, Fanon. *Pele negra, máscaras brancas*. Salvador: EDUFBA, 2008.

GONÇALVES, Sergio Campos. Processo civilizador e colonização em Norbert Elias. *OPSIS*, Catalão, v. 13, n.1, p. 200-221, jan./jun, 2013.

GONZALES, Lélia; HASENBALG, Alfredo. *Lugar de negro*. Rio de Janeiro. Marco Zero, 1982.

HALL, Stuart. Raça, cultura e comunicações: olhando para trás e para frente dos estudos culturais. STOREY, J. (ed.) *What is cultural studies?* London: Arnold, p. 336-342, 1996.

KNAUSS, Paulo. *Imagens urbanas e poder simbólico nas cidades do Rio de Janeiro e de Niterói*. Tese (doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense, Centro de Estudos Gerais: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia: Programa de Pós-Graduação em História, Niterói, 1998.

LANDER, Edgardo. Colonialidad, modernidade, postmodernidad. *Anuário Mariateguiano*, v. IX, n. 9, Lima: Amauta, 1997.

LAO-MONTES, Agustin. *Metrópolis Negras de Benin a Rio de Janeiro y de Harlem a La Habana: modernidades afroamericanas y cosmopolitismos subalternos*. La Habana: Cuba, 2019.

LOTIERZO, Tatiana Helena Pinto. *Contornos do (in)visível. A redenção de Cam, racismo e estética na pintura brasileira no último oitocentos*. Dissertação de mestrado. São Paulo: USP, 2013.

MARIUTTI, Eduardo Barros. Notas sobre o conceito de geocultura. *Texto para discussão nº 396*, Campinas: IE/Unicamp, 2020.

MIGNOLO, Walter. Colonialidade. O lado mais escuro da modernidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 32, n. 94, 2017.

MIGNOLO, Walter. A colonialidade de cabo a rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade. LANDER, Edgardo. *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais*. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural: divisão de Editorações, 1995.

OLIVEIRA, Nanci Vieira de; CHEVITARESE, André Leonardo. *Diagnóstico do potencial arqueológico para as obras de engenharia do Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: CDURP, 2011.

OSÓRIO, Rafael Guerreiro. *O sistema classificatório de "cor ou raça" do IBGE*. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder e classificação social. SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula (Orgs.) *Epistemologias do Sul*. São Paulo: Cortez, 2010.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. LANDER, Edgardo. *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais*. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005.

RIOS, Eduardo; RIANI, Juliana de Lucena Ruas. Desigualdades raciais nas condições habitacionais na população urbana. SANTOS, Renato Emerson dos (Org.) *Diversidade, espaço e relações étnico-raciais: o negro na geografia do Brasil*. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

RONCOLATO, Murilo. A tela "A redenção de Cam" e a tese do branqueamento no Brasil. *Nexo Jornal*, 14 de junho de 2018.

SANTOS, Renato Emerson dos. Uma leitura sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. OLIVEIRA, Fabrício Leal de; LIMA JUNIOR, Pedro Novais de. (Org.) *Território e planejamento: perspectivas interdisciplinares*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018.

SIGAUD, Marcia Frota; PINHO, Cláudia Maria Madureira de. *Morro da Conceição: da memória o futuro*. Rio de Janeiro: Sextante: Prefeitura municipal do Rio de Janeiro, 2000.

SODRÉ, Muniz. *O terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1988.

TAYLOR, Diana. *O arquivo e o repertório: performance e memória cultural nas Américas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.

TELLES, Edward. *Racismo à brasileira: uma nova perspectiva sociológica*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Ford, 2003.

WACQUANT, Loïc. *As duas faces do gueto*. São Paulo: Editora Boitempo, 2008.

WACQUANT, Loïc. *Os condenados da cidade: estudos sobre marginalidade avançada*. Rio de Janeiro: REVAN: FASE, 2001.

A IDOSA E A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE GÊNERO

Uma pesquisa participativa em Pelotas, Belo Horizonte e Brasília

THE OLDER WOMAN AND THE SOCIAL CONSTRUCTION OF GENDER

A participative research in Pelotas, Belo Horizonte and Brasilia

Thais Debli Libardoni¹, Adriana Portella²,
Lígia Maria Ávila Chiarelli³, Sirlene de Mello Sopeña⁴,
Isolda de Araújo Günther⁵ e Adriana Viebrantz Braga⁶

Resumo

Num contexto de envelhecimento populacional e de feminilização da velhice, o envelhecer masculino se diferencia do feminino. Mulheres idosas enfrentam desvantagens cumulativas que prejudicam a cidadania em sua plenitude. Atividades cotidianas, como a fotografia, são historicamente sujeitas às limitações atreladas a questões de gênero. Essas restrições podem interferir em metodologias participativas baseadas na percepção do usuário. Originado numa pesquisa transnacional sobre o envelhecimento na comunidade, este artigo analisa a influência da construção de gênero na execução do procedimento metodológico diário fotográfico e na percepção ambiental em três cidades brasileiras. Idosas mostraram-se menos positivas na realização da tarefa do que idosos, apontando elevado senso crítico sobre o processo e seus resultados e sensação de inferioridade; incapacidade; temor ao julgamento e

1 Arquiteta e urbanista e mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas. É pesquisadora colaboradora no Laboratório de Estudos Comportamentais da Universidade Federal de Pelotas (LABCom/UFPel). Investiga as relações ambiente-comportamento na promoção de cidades mais sustentáveis e saudáveis para o envelhecimento.

2 Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas. Mestra em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Doutora em Desenho Urbano pela Oxford Brookes University, com pós-doutorado em Planejamento Urbano pela University College London. De 2016 até 2019, foi Coordenadora no Brasil do projeto *PlaceAge*. É docente na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

3 Arquiteta formada pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1978), é Mestra em Desenvolvimento Social pela Universidade Católica de Pelotas (2000), Mestra em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2006) e Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (2014). Professora Voluntária (Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel). Temas: Habitação, Envelhecimento Ativo, Gênero.

4 Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas. Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas. Foi pesquisadora assistente do Projeto *Place-Making with Older Adults: Towards Age-Friendly Communities*.

5 Graduada em formação de psicólogo (1970), licenciatura em psicologia (1969) e bacharelato (1968) pela Universidade Católica de Pernambuco, mestrado em Psicologia Social Experimental (Psicologia Social) pela Universidade Federal da Paraíba (1979), doutorado em Psicologia do Desenvolvimento pela Michigan State University, EUA (1983), pós-doutorado pela City University of New York, EUA (1997-1998) e pela Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, Alemanha (2003-2003). Tem vínculo sem ônus, desde 1993, com a Universidade de Brasília na condição de Pesquisador Colaborador Sênior. Atua nas áreas da psicologia do desenvolvimento e da psicologia ambiental.

6 Arquiteta e urbanista e mestra em Arquitetura e Urbanismo, especialista em Artes e técnica em Desenho Industrial. Foco de pesquisa são comunidades sustentáveis. Atualmente cursa artes visuais – licenciatura, e é pesquisadora colaboradora no Laboratório de Estudos Comportamentais da Universidade Federal de Pelotas (LABCom/UFPel).

insegurança no espaço público. Dessa forma, a construção da imagem de gênero afeta a participação social e atividades cotidianas, alterando a percepção do espaço urbano e exigindo alternativas metodológicas apropriadas.

Palavras-chave: cidadania, construção social de gênero, diários fotográficos, feminilização da velhice, percepção.

Abstract

In a context of population aging and feminization of old age, the aging process of men differs from that of women. Older women face cumulative disadvantages that hinder citizenship in its fullness. Everyday activities, such as photography, are historically susceptible to gender-related limitations. These constraints may interfere with participatory methodologies based on user perception. Originated in a transnational research on aging in place, this paper analyzes the influence of gender construction on the execution of the methodological procedure photo diary and on environmental perception in three Brazilian cities. Older women showed to be less positive in performing the task than men, pointing out a high critical sense about the process and its results and a feeling of inferiority, incapacity, fear of judgment and insecurity in public space. Thus, the construction of gender image affects social participation and daily activities, changing the perception of urban space and requiring appropriate methodological alternatives.

Keywords: citizenship, social construction of gender, photographic diaries, feminization of old age, perception.

Introdução

Em 2018, pela primeira vez, o número de crianças abaixo de 5 anos foi superado pelo número de pessoas com 65 anos ou mais, em termos mundiais (UN, 2019). Esse cenário de envelhecimento populacional acompanha a tendência de uma maior longevidade e uma menor mortalidade feminina, que concorre para um processo chamado de feminilização da velhice, reconhecido ainda em 1983, pelo Plano Internacional de Ação de Viena (WORLD ASSEMBLY ON AGING, 1983). A feminilização da velhice corresponde ao aumento quantitativo do sexo feminino na composição do grupo etário idoso, ou seja, é um fenômeno que pode ser medido e analisado através de dados estatísticos (YANNOULAS, 2012).

Tanto o fenômeno de envelhecimento populacional quanto o de feminilização da velhice, vêm sendo registrados no Brasil. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020) apontou que, em 2019, a expectativa de vida alcançou 80,1 anos para mulheres e 73,1 anos para homens⁷. Na projeção para 2020, a população brasileira alcançaria 211.755.692 pessoas, sendo que 30.197.077 (14,26% do total da população) representariam os indivíduos com 60 anos ou mais. Destes, 44,1% seriam idosos e 55,9% seriam idosas⁸. Estendendo a projeção para 2050, a população brasileira chegaria a 232.933.276 pessoas, sendo que 66.265.645 (28,45% do total da população) representariam os indivíduos com 60 anos ou mais. Destes, 44,15% seriam idosos e 55,85% seriam idosas (IBGE, 2018).

7 Em Nota Técnica publicada em 25 de novembro de 2021, o IBGE destaca que “As Tábuas Completas de Mortalidade para o Brasil 2020 advêm, pois, de uma projeção da mortalidade, sendo certo que esta não incorpora os efeitos da pandemia da doença por coronavírus - COVID-19, iniciada naquele ano e ainda em curso no Brasil e no mundo no ano de 2021”. Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. 01/2021: Tábuas Completas de Mortalidade para o Brasil 2020. Nota técnica n. 01/2021 Tábuas completas de mortalidade em ano de pandemia de COVID-19. Brasília, 2021. 9 p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101889.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2022.

8 Devido ao cenário de pandemia, o censo de 2020, que ocorre a cada 10 anos, foi cancelado.

É necessário destacar que o contexto dessas projeções é anterior a 2020, ano que pode ser considerado atípico devido à pandemia da COVID-19. Nesse ano, a Organização Mundial da Saúde seguiu destacando que as pessoas estavam vivendo mais e de forma mais saudável, mas admitiu que provavelmente haveria reflexos significativos na expectativa de vida mundial (WHO, 2020). Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (2020), 76% das mortes relacionadas à COVID-19 no Brasil de fevereiro a setembro de 2020, foram de pessoas com 60 anos ou mais. Entretanto, Pujol (2020) destacou que a maioria dos óbitos relacionados à COVID-19 se encontrava entre os homens, apontando uma tendência de que o processo de feminilização da velhice se fortalecesse devido à pandemia. No Brasil, Castro et al. (2021) concluíram que a redução da expectativa de vida aos 65 anos em 2020 foi de 0,9 anos, colocando o país numa situação similar àquela registrada em 2012. Além disso, os autores constataram um maior declínio para os homens, ampliando ainda mais (em 9,1%) a diferença de expectativa de vida entre homens e mulheres.

Em sociedades que estão caminhando para uma maior representatividade feminina na velhice é necessário discutir especificidades deste grupo social, pois o fator etário soma-se ao gênero, aprofundando potenciais barreiras ao pleno exercício da cidadania. Isso acontece porque, ainda que os idosos tenham particularidades comuns, homens e mulheres vivenciam o processo de envelhecimento de forma diferente (FIGUEIREDO et al., 2007). Mesmo que se reconheça um novo perfil da idosa e a transgressão de muitas barreiras impostas, deve-se compreender os contextos aos quais ela foi submetida e identificar como se processam no seu discurso permanências e mudanças, considerando o preconceito construído através dos tempos.

Disparidades de gênero se manifestam em diversos espaços, afetando sensivelmente a participação feminina em determinadas atividades e a influência da mulher nos mais variados âmbitos da cidadania. E, talvez um dos meios onde isso ocorra com mais evidência seja o ambiente urbano. Estudos salientam a percepção de insegurança e de vulnerabilidade feminina (SOUZA, 2019), além de disparidades na apropriação do espaço público conforme o gênero, que refletem uma possível maior dificuldade em configurar territórios sociais urbanos (LIBARDONI, 2018; LIBARDONI; CHIARELLI, 2019).

Relações desequilibradas de gênero também são marcantes no meio acadêmico. Lino e Mayorga (2016, p. 105) abordam a “ciência moderna como pertencente à cultura hegemônica que tem seus pilares no sexismo e androcentrismo”, destacando a masculinização da produção acadêmica. Esse fato não só reflete a limitação de acesso e participação da mulher, como também dá indícios da necessidade de uma literatura mais sensível à sua percepção de mundo, que vá além da visão androcêntrica da realidade. Nesse sentido, Narvaz e Koller (2006, p. 651) alertam que o enfoque feminista da investigação científica é complexo e envolve “Todo o processo (...) da investigação. As preocupações comuns das diversas epistemologias e metodologias iniciam com a escolha do delineamento a ser utilizado na pesquisa, uma vez que diferentes métodos conduzem a diferentes resultados”.

A partir dessa discussão inicial da literatura, entende-se que o momento é de extrema importância para estudos que abordem a participação social com foco em ambos os fatores, gênero e idade. Além disso, infere-se que pesquisas com mulheres idosas precisam considerar a experiência como um todo na aplicação da metodologia. No entanto, a discussão metodológica feminista ainda é escassa, não sendo comuns estudos que relacionem questões de gênero a metodologias que propõem atividades que demandam que a participante seja protagonista, instigando um papel ativo em espaços públicos urbanos.

Filizola e Simson (2011), por exemplo, propuseram uma atividade fotográfica urbana a um grupo de mulheres idosas numa pesquisa-ação. Os autores apontaram o interesse, a facilidade de aprendizagem e o sentimento de superação das participantes. Além disso, eles concluíram que a maior dificuldade na execução da tarefa foi devido à condição econômica das mulheres envolvidas. Entretanto, no referido estudo apenas participaram mulheres, impossibilitando um comparativo de gênero.

Este trabalho é parte de uma pesquisa transnacional com uma abordagem mais ampla⁹, que investigou o envelhecimento na comunidade em diferentes contextos socioeconômicos. A investigação ocorreu nas cidades britânicas de Edimburgo, Manchester e Glasgow e nas cidades brasileiras de Pelotas, Brasília e Belo Horizonte, em estudos de caso simultâneos. A pesquisa usou a percepção de idosos e idosas em múltiplos métodos de coleta de dados, possibilitando estabelecer um comparativo entre gêneros. Aqui, busca-se refletir sobre metodologias de pesquisa urbana, analisando a influência da construção de gênero na execução de procedimentos metodológicos que dão ao participante o protagonismo por meio de tarefas que podem ser consideradas cotidianas, como fotografar. Para isso, são interpretados dados provenientes de Diários Fotográficos identificando, no discurso de idosos e idosas, diferenças de senso crítico, percepções positivas, limitações quanto à execução da atividade proposta, e seu desempenho no meio urbano. Dessa forma, pretende-se ampliar o entendimento sobre as diferenças de gênero na participação e na experimentação da cidade, contribuindo para um enfoque feminista da cidadania.

Para conhecer o sujeito cuja percepção irá guiar uma investigação científica, é de extrema relevância compreender os processos e os contextos históricos aos quais foi submetido ao longo de sua vida, pois estes afetam diretamente sua participação ativa e inclusão na sociedade. Assim, num primeiro momento, este artigo aborda e discute esses processos tendo como foco a mulher e a mulher idosa de forma específica.

Relações desequilibradas de gênero e imobilização diante da cidadania

A origem da palavra cidadania vem do latim *civitas*, que remete à cidade “no sentido da participação dos cidadãos na vida pública” (ROLNIK, 1988). Há uma relação direta entre esse conceito e o entendimento de direito à cidade de Lefebvre (2001), pois a participação demanda o acesso a atividades, espaços e serviços públicos que fazem parte do dia a dia urbano.

Também se entende que a cidadania é impulsionada por um ambiente democrático, que atende de forma igualitária a todos os cidadãos. Entretanto, as sociedades contemporâneas têm base em uma visão androcêntrica da humanidade, apoiada na inferioridade feminina, que remonta à cultura grega. Igualmente, o código legal romano legitimou a assimetria de gêneros ao instituir as paterfâmilias, uma forma de dar poder total ao homem sobre a família (COLLING, 2004). Autores como Traverso-Yépez e Pinheiro (2005) salientam que, historicamente, as mulheres têm sido submetidas à exclusão e opressão. Já Caixeta e Barbato (2004) referenciam Bourdieu (1995), Louro (1995) e Scott (1995) apontando a “divisão” do poder: masculino, público, político (o verdadeiro poder); e feminino, privado, ligado à maternidade.

⁹ A pesquisa intitulada *Projetando lugares com os idosos: Rumo a comunidades amigas do envelhecimento*, foi liderada pela Universidade Federal de Pelotas, no Brasil, com a coordenação da Profa. Dra. Adriana Portella, e pela Universidade Heriot-Watt, no Reino Unido, com a coordenação do Prof. Dr. Ryan Woolrych. O Projeto *PlaceAge*, como ficou conhecido, foi desenvolvido de 2016 a 2019.

A imagem feminina, construída como “esposa dedicada, a ‘rainha do lar’, digna de ser louvada e santificada” e seu contraponto, a “vergonha da sociedade” (COLLING, 2004, p. 15) é usada para delimitar e restringir as funções sociais da mulher. Transpor essas barreiras lida com um preconceito construído sobre o pensamento patriarcal. Ao passo que a mulher é recorrentemente vinculada ao ambiente do lar, questões de gênero podem interferir em comportamentos e em percepções sobre espaços públicos e, conseqüentemente, em estudos urbanos baseados em vivências nos territórios e seus cotidianos (LIBARDONI, 2018). Souza (2019, p. 181), em estudo realizado no Brasil e em Portugal, conclui que a própria urbanização, através de “soluções tradicionais de mobilidade e planejamento urbano é extremamente opressora à mulher em seus deslocamentos, pois as mulheres (...) são incentivadas e reforçadas a desenvolverem sensações de vulnerabilidade e insegurança”.

Xavier (2006) ressalta discriminações ligadas ao gênero em certas atividades e Chalhoub (1986) descreve algumas delas, vinculando tipos de lazer popular, como aqueles que acontecem na rua e no botequim, a homens “vadios” que, de forma estigmatizante, estruturam a ordem patriarcal. Entende-se que a construção da imagem dos gêneros é ainda tão presente nos dias atuais que certos assuntos, atividades e atitudes ainda são considerados desconfortáveis e até mesmo são percebidos como inaturais. Além disso, Gonçalves e Belo (2007) sugerem que a maior cobrança sofrida pelo gênero feminino pode, inclusive, desencadear ansiedade mais evidente nas mulheres do que nos homens em certas atividades competitivas.

Essas relações desequilibradas de gênero conduzem ao que D’Avila (2013, p. 6) chama de “imobilização diante da cidadania”. E, como uma reação a essa imobilização, o movimento feminista busca a participação real e igualitária da mulher na sociedade, no exercício pleno da sua cidadania. Esse e outros movimentos que lutam pelos direitos civis enraizaram a construção do conceito de empoderamento a partir da década de 1970 (KLEBA; WENDAUSEN, 2009). Com origem no termo da língua inglesa *empowerment*, o empoderamento é tido como um processo multifacetado e dinâmico que envolve “aspectos cognitivos, afetivos e condutuais” e que

é apresentado a partir de dimensões da vida social em três níveis: psicológica ou individual; grupal ou organizacional; e estrutural ou política. O empoderamento pessoal possibilita a emancipação dos indivíduos, com aumento da autonomia e da liberdade. O nível grupal desencadeia respeito recíproco e apoio mútuo entre os membros do grupo, promovendo o sentimento de pertencimento, práticas solidárias e de reciprocidade. O empoderamento estrutural favorece e viabiliza o engajamento, a corresponsabilização e a participação social na perspectiva da cidadania. (KLEBA; WENDAUSEN, 2009, p.733).

Dessa forma, entende-se que o processo de empoderamento feminino em sociedades estruturalmente patriarcais precisa ser encorajado a partir dos elementos que compõem a individualidade da mulher. Esses elementos podem ser tarefas simples e cotidianas, suas percepções, desejos e necessidades, passando por elementos de representatividade identitária de grupo e, por fim, chegando ao seu papel efetivo na sociedade na qual está inserida.

A desvantagem cumulativa da mulher idosa

A sociedade contemporânea, por valorizar excessivamente os cidadãos em idade produtiva e reprodutiva, tende a desrespeitar o idoso, por vezes ameaçando o exercício

de sua cidadania (D’AVILA, 2013). E, como foi discutido anteriormente, a mulher “desde a infância, adolescência e vida adulta, constantemente é ameaçada quanto a efetivação da sua cidadania” (D’AVILA, 2013, p. 6). Assim, entende-se que os fatores idade e gênero podem somar-se na constituição de potenciais barreiras à participação social.

A importância da discussão da predominância feminina entre os idosos reside essencialmente no fato de que o envelhecer masculino se diferencia do envelhecer feminino, dadas as “desvantagens cumulativas” das mulheres idosas (DANIEL; SIMÕES; MONTEIRO, 2012). A mulher idosa tem vivenciado por mais tempo relações de poder arbitrárias (FERNANDES, 2009). É necessário destacar que a autoridade que homens exercem pode influenciar no modo do idoso perceber e vivenciar a sua velhice, conforme seu próprio gênero. Dessa forma, para as mulheres, a relação entre a passagem do tempo e a sua construção social é mais complexa (FILIZOLA; SIMSON, 2011).

A desvantagem cumulativa é salientada por Tonkiss (2005) através de um exemplo visível no espaço físico das cidades. A autora afirma que, ao longo do tempo, o espaço urbano tem sido separado por gênero, não apenas por idade. Libardoni (2018) e Libardoni e Chiarelli (2019) ainda destacam que a dificuldade de apropriação dos espaços públicos por idosos pode depender do fator gênero tanto quanto ou até mais do que o fator idade. Em estudo em diferentes tipologias de espaços públicos, as autoras apontaram formas de apropriação contrastantes por idosos do sexo masculino e feminino. As idosas demonstraram maior dificuldade em constituir territórios urbanos de sociabilidade, sinalizando a importância do fator gênero em estudos urbanos sobre o envelhecimento. Assim, é delineada uma certa descompensação na construção social do espaço urbano que interfere no direito à cidade de Lefebvre (2001) e que cria uma atmosfera de maior liberdade masculina. Enquanto os homens levam com mais naturalidade a socialização para a externalidade da cidade (SILVA, 2014), as mulheres tendem a restringi-la ao ambiente doméstico, limitando sua participação social.

Ao mesmo tempo, alguns autores apontam mudanças nos papéis sociais assumidos pelas mulheres que já cumpriram o dever como mãe. Esse marco representa a busca de novas identidades, cuidado pessoal, valorização e novas experiências. Caixeta e Barbato (p. 216, 2004) relacionam atividades externas ao “cuidar mais de si”, como as educacionais, de qualificação e saúde. Desenvolvendo outras atividades, as idosas se envolvem em novas funções, se integrando a grupos sociais e expandindo conhecimento. Assim, essa faixa etária se torna um momento propício para se libertar de antigos preconceitos e pressões sociais e se engajar em novas atividades.

Uma abordagem de gênero à metodologia científica

Para Narvaz e Koller (2006, p. 651), o feminismo é “um corpo de conhecimento filosófico-epistemológico, cujas contribuições têm sido negligenciadas, ocultadas e desvalorizadas pelos jogos androcêntricos de saber-poder”. Segundo os autores, as metodologias mais adequadas ao universo feminista são as que validam as experiências do investigado, reconhecendo-as como fundamentais na construção do conhecimento (CHRISLER; SMITH, 2004; NEVES; NOGUEIRA, 2003; TEITELBAUM, 1997). Narvaz e Koller (2006) citam Bruschini (1992), que defende que pesquisas feministas dependem menos de técnicas de coleta de dados do que da inclusão de aspectos de gênero. Os autores também citam Linton (1997) e Teitelbaum (1997) para exemplificar incompatibilidade de metodologias quantitativas e testes padronizados com investigações feministas. Eles recomendam abordagens qualitativas como a pesquisa-ação. A pesquisa-ação é parte das metodologias participativas denominadas

Community Based Participatory Research, cujo reconhecimento no desenvolvimento de soluções e intervenções urbanas bem-sucedidas é crescente (TOLEDO; GIATTI; JACOBI, 2014).

De qualquer forma, entende-se que a metodologia empregada pode, de forma mais ou menos decisiva, influenciar no enfoque do estudo e nos investigados. Além disso, ela é potencialmente capaz de evidenciar diferenças de gênero importantes para o planejamento dos espaços urbanos.

A fotografia como um instrumento metodológico participativo

A fotografia, enquanto instrumento metodológico, tem sido usada em estudos de percepção ambiental com pessoas mais velhas, como forma de acionar memórias e produzir narrativas. A foto-elicitación, consiste na “visualização, análise e interpretação de imagens fotográficas” (PAIS, 2020, p. 36) e pode ser utilizada em aplicações de entrevistas com o intuito de estabelecer a comunicação entre pesquisador e participante (HARPER, 2002). Por exemplo, Silva (2018), em um estudo sobre o cotidiano de idosas que passaram a viver em um abrigo público, registrou fotos apresentadas por elas para auxiliar a construir um discurso sobre suas próprias histórias de vida.

Os idosos são detentores de uma memória pessoal que também é uma memória social, familiar e grupal (BOSI, 2004) e, quando relacionada às suas vivências na cidade, é capaz de acessar as diversas camadas temporais que compõem o espaço urbano. Essas camadas foram destacadas pela oficina fotográfica com idosos realizada por Garros et al. (2017). Os autores salientam que, embora as fotografias produzidas pelos idosos fossem contemporâneas, muitas vezes, fatos, pessoas e sentimentos do passado eram utilizados pelos participantes para descrevê-las. Nesse sentido, a utilização da fotografia é pertinente a estudos urbanos com participantes idosos, possibilitando um melhor entendimento sobre sua percepção e o processo de construção de relações de apropriação e senso de lugar.

A fotografia pode ser usada em pesquisas de caráter participativo, por meio de oficinas e experiências que demandam o protagonismo do participante. Tanto o estudo de Garros et al. (2017) quanto o de Filizola e Von Simson (2011) introduzem a atividade fotográfica num contexto de pesquisa-ação com idosos. Com intuito terapêutico ocupacional, Garros et al. (2017) promoveram uma oficina de fotografia intermediando a percepção do idoso sobre seu cotidiano. As fotografias ocorreram em lugares selecionados pelas pesquisadoras por fazerem parte da rotina diária dos idosos, como o lago, a praça, a avenida e suas residências. Todos os lugares eram localizados no bairro em que os idosos residiam, ou seja, na sua comunidade, buscando significados inerentes à construção de seus próprios territórios.

Entretanto, esse tipo de protagonismo precisa considerar os contextos nos quais os participantes estão inseridos, inclusive as questões relativas à construção social de gênero. Guimarães (2020) aponta que o gênero feminino historicamente sofreu limitações quanto ao desempenho da atividade fotográfica. Os registros históricos, inclusive, minimizaram a participação da mulher no contexto da fotografia, muitas vezes creditando seus trabalhos a homens, como seus companheiros. A autora salienta que, da mesma forma como ocorria na maioria das artes, frequentemente a produção feminina recebia críticas que eram orientadas por questões de gênero. As críticas taxavam a produção feminina como amadora, o que levou a uma desvalorização da atividade fotográfica quando executada por mulheres. Por outro lado, uma mulher que exercia a fotografia era tida como revolucionária, isso porque a atividade representava tanto uma forma de emancipação profissional, quanto uma contestação de papéis

sociais tradicionais, atuando como “um instrumento para a construção da igualdade entre gêneros, ferramenta para superar barreiras psicológicas, sociais e culturais, subvertendo os cânones da época” (GUIMARÃES, 2020, p. 69).

Metodologia

A pesquisa que originou este estudo seguiu a perspectiva da Psicologia Ambiental, que trata das relações estabelecidas entre os indivíduos e os ambientes físicos nos quais estão inseridos (GIFFORD, 2007). Carmona et al. (2003), citando Bell et al. (1990) afirmam que o posicionamento perante o ambiente depende, dentre outros fatores, da bagagem individual que possibilita associações, comparações, acesso a memórias e preferências pessoais. Assim, pesquisas que utilizam esta abordagem precisam considerar os processos que envolveram o desenvolvimento dos indivíduos participantes.

A pesquisa se desenvolveu como um estudo de caso baseado nos preceitos da *Community Based Participatory Research*, simultâneo nas cidades britânicas Edimburgo, Glasgow e Manchester e nas cidades brasileiras Pelotas, Brasília e Belo Horizonte. Em cada uma delas, três bairros de diferentes extratos de renda foram escolhidos. O recorte abordado nesse artigo envolve as três cidades brasileiras.

Para esse estudo, além da pesquisa bibliográfica, foram interpretados dados obtidos através da atividade diários fotográficos. Essa atividade é reconhecida pela literatura por sua capacidade de trabalhar a autoestima do participante. No caso específico desse estudo, os diários fotográficos posicionaram os idosos como “portadores de memória privilegiados” (PARK, 2001, p. 43) com um papel ativo durante todo o processo.

Para a finalidade a que esse estudo se propõe, foi selecionada uma amostra representativa para atender aos objetivos da análise. Neste caso, a amostra representativa é composta de idosos participantes de ambos os sexos no Brasil: 12 em Pelotas, 11 em Belo Horizonte e 12 em Brasília.

Para o procedimento, os idosos receberam máquinas fotográficas descartáveis, junto com instruções de uso. Foi requerido a eles que registrassem fotografias do seu cotidiano livremente, sinalizando situações, lugares e pessoas que lhes são importantes, tanto positiva quanto negativamente. Ao final de uma semana, os idosos fizeram um relato sobre as imagens produzidas, possibilitando a compreensão das relações estabelecidas entre eles e suas vizinhanças, no processo do envelhecimento no lugar.

Através de análise de conteúdo, os discursos foram categorizados segundo comportamentos previsíveis a partir do referencial estudado e com foco especial em gênero: (i) experiências positivas com a execução da tarefa – prevalência de orgulho; e (ii) experiências negativas com a execução da tarefa – prevalência de senso crítico.

A descrição e interpretação dos dados serão apresentadas nas seções a seguir.

Resultados e discussão

Pelotas

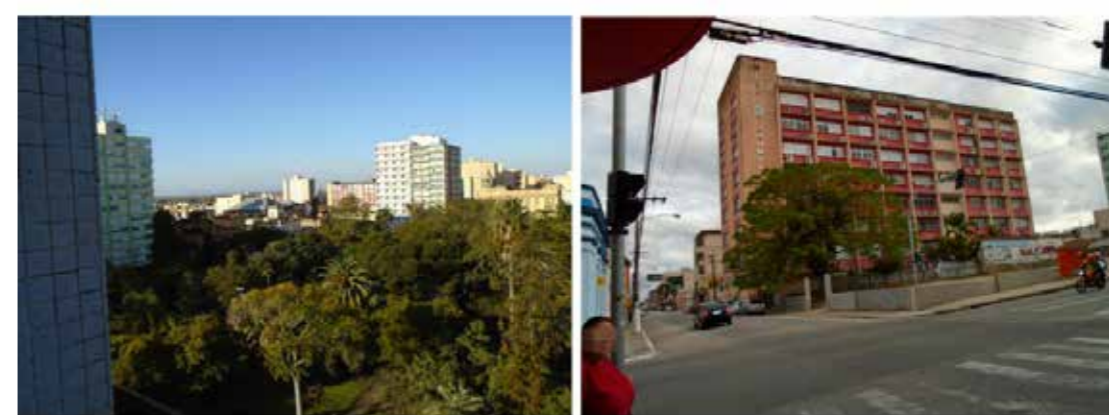
Em Pelotas, doze diários foram conduzidos, quatro em cada bairro. A Tabela 1 identifica idade e sexo dos participantes e apresenta os comentários dos idosos especificamente

CENTRO	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
JL MASCULINO, 75 ANOS	
"Aqui nós vemos a beleza de nossa praça" (...) "ao receber o convite para participar desse trabalho me senti muito orgulhoso (...) eu sei as necessidades (...) [da] terceira idade (...) eu estou aqui até fotografando e mostrando e falando da minha vida"	
DV MASCULINO, 77 ANOS	
"Olha se eu ajudei estou satisfeito."	
LG MASCULINO, 70 ANOS	
"eu me senti importante, depois veio outra colega de vocês (...) e também fizemos um trabalho." (...) "Peguei um ângulo bom" (...) "me senti importante de fazer um trabalho que acho que vai ajudar bastante (...). Fiz todo o itinerário com o maior prazer, maior satisfação"	"Um fracasso fotógrafo. Não sabe o que tu fez" (...) "Agora tem dois fracassos aí" (...) "Não sei se fiz o que vocês queriam" (...) "fiz o máximo que eu podia fazer, dentro dos meus conhecimentos." (...) "Eu espero que não decepcionei vocês."
DJNG FEMININO, 68 ANOS	
"(...) a gente vai tirar uma foto e fica todo mundo te olhando, parece que tu está fazendo uma coisa errada" (...) "nunca peguei uma máquina, aí eu apertava, quando via eu estava gravando" (...) "Podia ter tirado mais (...) estão horríveis essas fotos. (...) foi uma coisa nova, que eu nunca tinha feito (...) só que me atrapalhei (...) Que dificuldade pra registrar foto"	
FRAGATA	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
RMCF FEMININO, 60 ANOS	
"achei interessante. Tu viu que eu bati aquela (...)"	"o jeito que bati. (...) O colorido dela eu não sei fazer." (...) "essa pode apagar, (...) quando eu estava aprendendo a lidar com a máquina."
SIMD FEMININO, 64 ANOS	
"Ah é que eu não sei bater [FOTO] assim."	
LBR FEMININO, 72 ANOS	
NM FEMININO, 72 ANOS	
A senhora teve alguma dificuldade para tirar as fotos? "Não".	
NAVEGANTES	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
JF MASCULINO, 63 ANOS	
"foi algo novo (...) nunca imaginava em bater foto. Até achei que nem ia sair tão bem (...) bato foto assim pra mim, agora bater (...) pra fazer uma apresentação, achava que eu não ia sair muito bem."	"não sei bater muita foto, vou tentar bater."
CC MASCULINO, 63 ANOS	
"Essa aí tu não usa. Tu isolas (...) foi no desligar a máquina"	
GLM FEMININO 61 ANOS	
"Desculpa não ter sido melhor"	
MM FEMININO 62 ANOS	
"não me dou muito pra tá saindo e batendo foto, pedindo pros outros (...) eu achei que não ia sair bem (...) achei que ia sair escura e não bati (...)"	

sobre a execução da atividade proposta, destacando passagens referentes ao orgulho e ao senso crítico na realização da atividade. A fim de manter a privacidade, os participantes estão identificados apenas pelo código da entrevista. Para esse estudo, só foram identificadas as falas referentes ao processo da atividade fotográfica, registradas quando os idosos apresentaram o resultado de seu trabalho. Quando não havia menção a esse processo, o discurso não era analisado.

A Tabela 1 mostra que os idosos do sexo masculino expressaram frequentemente que se sentiram felizes por terem sido úteis, ao colaborar com a pesquisa. Ao mesmo tempo, mostra uma certa apreensão na realização desta tarefa. Segundo Garros et al. (2017), a resistência inicial dos idosos em realizar atividades fotográficas pode ocorrer devido a fatores como (i) não terem nascido na época do surgimento da era digital e tecnológica, como os mais jovens, que possivelmente tiveram um aprendizado gradual no seu cotidiano, criando familiaridade com o equipamento e com o processo como um todo; (ii) possuírem alterações das funções visuais e táteis associadas ao envelhecimento que se somam ao tamanho reduzido dos botões e dos comandos do equipamento, comprometendo a leitura.

Entretanto, é necessário destacar que, embora a crítica esteja presente nos discursos de ambos os gêneros, houve uma maior incidência de um discurso puramente crítico no grupo feminino. Quando a crítica apareceu no discurso masculino, por vezes ela foi compensada por um comentário positivo.



	TOTAL PARTICIPANTES	TOTAL FALAS ANALISADAS	ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
HOMENS	5	7	4 (57,14%)	3 (42,86%)
MULHERES	7	7	2 (28,57%)	5 (71,43%)

Apenas 28,57% das falas femininas analisadas foram positivas, contrastando com 57,14% das falas masculinas. Em 71,43% das falas femininas o senso crítico prevaleceu, comparadas com apenas 42,86% das falas masculinas. Constatou-se que os homens com uma maior autocrítica também demonstraram orgulho em seu discurso. Há no discurso feminino (i) preocupação com o julgamento das pessoas ao realizar a atividade; (ii) justificativas para o que consideraram um baixo desempenho ou uma limitação na execução da tarefa; (iii) relatos abertos sobre suas dificuldades no processo; (iv) péssima avaliação da qualidade do material fotográfico que produziram; (v) solicitação para que alguma foto fosse apagada; (vi) alegação de incapacidade e/ou desconhecimento; (vii) pedido de desculpas pelo desempenho.

Duas mulheres (DJNG, 68 anos; MM, 62 anos) constrangeram-se ao fotografar no espaço público, sentindo-se limitadas quanto à interação e à livre manifestação no espaço urbano, ambas condicionadas às expectativas atreladas à construção de gênero (CAIXETA; BARBATO, 2004). Nesse sentido, Filizola e Von Simson (2011) relatam que as idosas participantes de sua oficina fotográfica também demonstraram inicialmente um receio de sair fotografando o bairro, e que, quando este medo foi sendo superado, o sentimento passou a ser de realização. Há de se destacar, entretanto, que no estudo dos pesquisadores, as idosas realizaram a atividade fotográfica em grupo, percorrendo juntas todo o trajeto escolhido, o que ajudou na superação de seus medos e criou um sentimento de parceria e pertencimento.

Uma idosa de 84 anos concordou em participar se fosse instruída, mas não se sentiu segura para usar o equipamento. Para contribuir com a pesquisa, ela escreveu numa carta o que teria fotografado, caracterizando uma adaptação à atividade proposta, diante da sensação de incapacidade de executá-la. Por outro lado, uma das mulheres que não se intimidou ao utilizar a câmera é líder comunitária (LBR, 72 anos). A liderança comunitária retrata uma imagem social forte, de forma que a percepção de incapacidade não se manifeste ou não atue como impeditivo no desempenho de tarefas.

Dentre os participantes do sexo masculino, destacaram-se aqueles (JL, 75 anos; LG, 70 anos) que se sentiram orgulhosos e importantes ao participar do estudo, ressaltando o caráter de valorização do usuário que advém de pesquisas participativas. Essa valorização é especialmente relevante para os idosos que vão perdendo alguns papéis sociais, seja pelo advento da aposentadoria ou pelo desligamento de grupos sociais (LIBARDONI, 2018).

AGLOMERADO	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
01RM MASCULINO, 69 ANOS	"Era pra eu tirar mais fotos de coisas"
04RM MASCULINO, 65 ANOS "É, gostei! (...)"	"As que eu fiz hoje não saíram" (...) "Em vez de eu bater na parte que bate, foi na parte que desliga" (...) " hoje deu vacilo"
02CM FEMININO, 62 ANOS 03CM FEMININO, 78 ANOS "Adorei!"	"Deu, deu certinho! A menina aquela é muito inteligente sabe, ela tem 8 anos, mas é inteligente". [AJUDA]
ANCHIETA	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
03RM FEMININO, 78 ANOS "Modéstia parte eu to até boa fotógrafa, olha que linda que ficou essa foto, a máquina ajuda né." (...) "Lindo que ficou." (...) "Não treme nada" (...) "Essa pesquisa tá dando consciência pra gente"	"Ah, porque eu costumo receber alguma coisa e não consigo, não sei qual é..." (...) "Eu queria ter tirado assim (...) mas eu tava assim, com um pouquinho de pressa".
01RM FEMININO, 60 ANOS	"É eu não fiz extremamente esta parte, (...) eu não testemunhei tudo que é o meu dia a dia".
02RM FEMININO, 61 ANOS Gostei.	"Eu fui tirando (...) realmente é difícil viu. Não é fácil não" (...) "ficaram furioso comigo que eu tirei foto." (...) "ficam revoltado de eu tá tirando foto lá" (...) "Tem gente que fala, você tá lá tirando a foto e tem gente que fala, isso ai serve pra que. Difícil né. Que que você vai responder pra ela (...)"
04CM FEMININO, 61 ANOS	
CENTRO	
ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
03RM MASCULINO, 81 ANOS "os prédios ficam bonitos com o céu" (...) "Eu gostei, tira uma foto, olhar as coisas assim, a maquininha é pequenininha mas é boa pra danado".	
04CM FEMININO, 63 ANOS "olha que linda." (...) "Quis mostrar os jardinzinhos como tão bonitinho" (...) "eu comentei que eu tava fotografando porque eu ia dar uma entrevista, impressionei com isso (...) é tão rápido (...) a pessoa nem vê que tá sendo fotografada"	"Quis fotografar direito" (...) "Mas eu acho que eu tava com a máquina sem definição alta, apesar de eu tá em um lugar ruim." (...) "Eu esqueci de fotografar a placa dela, porque tava mais interessada em fotografar o pretinho".
01CM FEMININO, 74 ANOS "eu acho lindo foto de linha." (...) "Ah, esta foto eu gostei. (...)"	"a que eu queria mesmo, eu não aventurei não" (...) "juro que fiquei com medo de tirar eles agredirem" (...) "Teve uma também que eu não bati não, porque ah não é privacidade demais." "Deus me livre o cara acordar me bater por causa de uma foto".

Belo Horizonte

Em Belo Horizonte, foram conduzidos 11 diários: quatro nos bairros Aglomerado da Serra e Anchieta e três no Centro. A Tabela 3 apresenta uma síntese dessas manifestações.

A Tabela 3 retrata que alguns idosos, independente do sexo, gostaram do resultado obtido após fotografarem. Se sentiram importantes, valorizados, pela realização desta tarefa. Por outro lado, mostra o receio de descontentar alguém ao não realizar a tarefa com exatidão, especialmente presente no discurso feminino.

Das falas femininas analisadas, 40% eram positivas, comparadas a 50% das falas masculinas. Enquanto isso, 60% das falas femininas analisadas apontaram senso crítico, comparadas à 50% das falas masculinas. No discurso feminino há (i) percepção de sucesso na execução da tarefa devido à ajuda externa, não a ela própria; (ii) alegação de incapacidade e/ou desconhecimento; (iii) justificativas para o que consideraram um baixo desempenho ou uma limitação na execução da tarefa; (iv) relatos abertos sobre suas dificuldades no processo; (v) preocupação com o julgamento das pessoas enquanto estava realizando a atividade; (vi) medo ou insegurança devido à vulnerabilidade no espaço público.

Duas idosas (02RM, 61 anos; 01CM, 74 anos) tiveram ações condicionadas à percepção de hostilidade do ambiente urbano, que, tradicionalmente, não é vinculado ao seu gênero (CAIXETA; BARBATO, 2004). Uma idosa reconheceu o sucesso da



	TOTAL PARTICIPANTES	TOTAL FALAS ANALISADAS	ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRÍTICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
HOMENS	3	4	2 (50%)	2 (50%)
MULHERES	8	10	4 (40%)	6 (60%)

tarefa devido à ajuda de uma menina de 8 anos. Nesse sentido, há de se destacar que a convivência entre jovens e idosos tem o potencial de manter os mais velhos atualizados e inseridos na contemporaneidade, auxiliando na aproximação a novas tecnologias e execução de certas tarefas (LIBARDONI, 2018).

Brasília

Em Brasília, doze diários foram conduzidos, quatro em cada bairro. A Tabela 5 apresenta o resultado dessa análise.

A Tabela 5 mostra o encantamento e o contentamento dos idosos, com algumas imagens fotografadas. Mostra a satisfação em estarem fotografando locais bonitos, locais que eles queriam mostrar na pesquisa. Entretanto, algumas mulheres idosas fizeram autocriticas no sentido de a foto não ter saído como desejavam, e outras, estavam intimidadas em fotografar outras pessoas por não querer atrapalhá-las.

Na Tabela 6 está a frequência com que cada uma das categorias é citada nos discursos. Na Vila Weslian Roriz, alguns participantes tiveram dificuldade em manusear a câmera. Por tratar-se de um bairro de baixa renda, pode ter havido o bloqueio de origem socioeconômica retratado por Filizola e Simson (2011), devido ao acesso limitado a tecnologias. Entretanto, os autores destacam uma característica marcante apresentada pelo grupo de idosas participantes de sua pesquisa: a de aprender com facilidade. Garros et. al. (2017) também observaram em sua oficina fotográfica com um grupo de idosos predominantemente composto por mulheres que 22% deles sentiram uma dificuldade inicial por falta de familiaridade com o equipamento fotográfico, mas todos eles relataram que aprenderam com os encontros. Alguns participantes, inclusive, se referiram à atividade como uma superação.

Algumas diferenças relacionadas ao gênero dos participantes foram observadas. Enquanto todos os homens que se manifestaram quanto à realização da tarefa o fizeram de forma positiva, as mulheres, mais uma vez, apontaram mais senso crítico (38,46% do total de falas femininas analisadas). No discurso feminino, há: (i) autocritica quanto à adequação à tarefa; (ii) justificativas para o que consideraram um baixo desempenho ou uma limitação na execução da tarefa; (iii) solicitação para que alguma foto fosse apagada; (iv) péssima avaliação da qualidade do material fotográfico que produziram; (v) preocupação com o julgamento das outras pessoas enquanto estava realizando a atividade; (vi) imagem física depreciativa de si mesmas, retratada nas fotografias. Destaque para a idosa (MIJ, 67 anos), que se intimidou pela presença de muitas pessoas no espaço urbano, antecipando uma reação negativa à atividade.

ASA NORTE

ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRITICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
002 MASCULINO, 68 ANOS	
"essa primeira foto é a foto de um pôr do sol, que aqui na quadra nós temos o privilégio de assistir" (...) "Essa foto mostra uma das bênçãos da nossa quadra"	
003 MASCULINO, 66 ANOS	
04MCBS FEMININO, 70 ANOS	
"E tem outra bem bonita também"	"Eu ia tirar pra mostrar mais era uma parte negativa né."
01RLBG FEMININO, 71 ANOS	
"Eu tenho todas essas imagens, (...) está vendo aqui essa parte? (...) olha que beleza." (...) "Olha aqui essa visão, Isolda" (...) "olha que beleza (...) agora olhe o pôr do sol" (...) "Olha que beleza, isso é aqui na quadra" (...) "tem foto aqui, vou lhe mostrar, maravilha"	

ASA SUL

ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRITICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
PT MASCULINO, 73 ANOS	
NA FEMININO, 60 ANOS	
"Essa é do parquinho os dois, que eu queria mostrar que esta desmatado" (...) "tem mais fotos (...) que eu queria mostrar (...)"	
RF FEMININO, 65 ANOS	
"E, deixa só eu terminar de mostrar. Não tem muitas não. Aqui eu tirei da fachada dos blocos pra ver toda a fachada padronizada."	
TA FEMININO, 66 ANOS	
"Eu até fotografei isso na porta da escola a calçada."	"(...) ela não apareceu direito, olha a igreja" (...) "Eu fotografei de longe (...)"

VILA WESLIAN RORIZ

ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRITICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
MB, FEMININO, 69 ANOS	
"A essa foi a última né, olha que coisa linda. Dá uma olhada nessa imagem. O que é que tu achou?"	"deixa essa [FOTO], ou não pode?" (...) "Pode apagar né. É pode apagar." (...) "eu bati a foto só que não saiu as flores, eu falei, ah não! Pois é, esta foto deixa, deixa esta foto?" (...) "credo, saiu o pregador, como é que fala... Do varal menina, nem tinha visto oh..." (...) "Eu tirei, ficou muito longe não ficou?" (...) "eu queria tirar da sinaleira e não saiu a sinaleira"
LO, MASCULINO, 71 ANOS	
"essa [FOTO] aí mostra aquilo que eu falei" (...) "Foi um prazer participar da pesquisa, (...) o tema é muito importante (...) fico satisfeito de poder colaborar."	
MIV, FEMININO, 71 ANOS	
"eu falei deixa eu tirar uma foto aqui, aí eu tirei, só tava a gente." (...) "tava todo mundo lá pra dentro, aí eu falei deixa eu tirar a foto aqui." (...) "Eu tirei porque eu achei bonito a frente da casa dela"	"Que foto é essa? (...) Acho que não foi eu quem tirei não, foi sem querer mesmo" (...) "Essa aí eu tentei tirar, mas pega sol nessa pedra." (...) "Não sei como é que não saiu aquela (...) Eu tirei duas" (...) "Podia ter tirado mais (...) mas aí todo mundo comendo fica chato né você tirar foto."
MIJ FEMININO, 67 ANOS	
"elas: que chique você tá fotografando, e eu falei é um trabalho." (...) "Ah linda, olha como fica o dia, tá amanhecendo, se tá vendo como fica escuro né, lindo demais" (...) "Essa é mais bonita ainda, eu devia ter tirado só uma" (...) "coisa mais linda (...) ai eu falei hoje eles tão aqui, vou fotografar" (...) "Mas a do nascer do sol ficou linda"	"eu nunca gostei de tirar foto, to me sentindo tão envelhecida ultimamente." (...) "não fui eu quem tirei, foi a máquina só, eu andando eu não tirei nenhuma, eu tava com ela com o lado que tava fotografando pra mim." (...) "foi fotografando e (...) nem percebi (...) e não sei o que que eu fiz, sei que saiu" (...) "Não tirei nenhuma minha, eu não gosto de fotografia." (...) "eu fotografei, mas não saiu porque eu tava com o lado errado pro lado deles né." (...) "Esse lado aqui que tava pra mim, (...) então eu tava me fotografando. Ah eu tinha que (...) olhar aqui. Mas (...) na telinha não mostra o que eu vou fotografar (...) É por isso que eu fotografei nadinha" (...) "eu pensei vou fotografar, mas aí tinha muita gente lá, sei lá pode não gostar." (...) "Chamar a atenção, fotografar faz um barulhinho, tirar a atenção deles né."



Tabela 5 - Experiências na realização dos Diários Fotográficos em Brasília. Fonte: PlaceAge, 2019. Imagem 5 - "Essa primeira foto é a foto de um pôr do sol, que aqui na quadra nós temos o privilégio de assistir". Participante da Asa Norte, masculino, 68 anos. Imagem 6 - "não fui eu quem tirei, foi a máquina só, eu andando, eu não tirei nenhuma, eu tava com ela com o lado que tava fotografando pra mim" (...) "fui fotografando e nem percebi (...) e não sei o que que eu fiz, sei que saiu" (...) "Não tirei nenhuma minha, eu não gosto de fotografia". Participante da Vila Weslian Roriz, MJ, feminino, 67 anos. Imagem 7 - "Ah, linda, olha como fica o dia, tá amanhecendo, se tá vendo como fica escuro, né, lindo demais". Participante da Vila Weslian Roriz, MJ, feminino, 67 anos. Imagem 8 - "Ela não apareceu direito, olha a igreja" (...) "eu fotografei de longe". Participante da Asa Sul, TA, feminino, 66 anos. Fonte: PlaceAge, 2019, pg. 332, 334, 336.

	TOTAL PARTICIPANTES	TOTAL FALAS ANALISADAS	ORGULHO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA	SENSO CRITICO NA REALIZAÇÃO DA TAREFA
HOMENS	4	2	2 (100%)	0 (0%)
MULHERES	8	13	8 (61,54%)	5 (38,46%)

Análise dos resultados

De modo geral, as participantes mulheres demonstraram menor manifestação positiva na realização da tarefa do que os participantes homens. O principal elemento identificado nos discursos das idosas foi uma forte autocrítica em relação ao resultado produzido, antecipando possíveis críticas. As atitudes e relatos relacionados ao desenvolvimento da tarefa demonstraram:

1. Avaliação negativa do material produzido por elas;
2. Alegação de incapacidade e/ou desconhecimento;
3. Justificativas para baixo desempenho;
4. Preocupação com o julgamento dos outros ao realizar a atividade;
5. Intimidação para agir livremente no espaço público;
6. Relatos abertos sobre dificuldades no processo;
7. Identificação de sucesso devido à ajuda;
8. Pedido de desculpas pelo desempenho;
9. Autoimagem física depreciativa, impedindo autorretratos;
10. Medo, insegurança e vulnerabilidade no espaço público.

Ao mesmo tempo que as mulheres expressaram certa sensação de inferioridade; incapacidade feminina e insegurança quanto ao espaço público, os homens buscaram reforçar a rejeição à hesitação, destacando pontos positivos da sua produção, mesmo quando descreviam alguma dificuldade. Nem sempre as limitações são identificadas pelas mulheres como impeditivos do gênero, mas como escolhas pessoais, tentando minimizar a posição de inferioridade (GARCIA; JUNIOR, 2002). Este fato não diminui restrições, apenas mascara um pensamento que, dada a evolução da discussão de gênero, já não tem a força e a legitimidade de outrora.

Quanto à percepção de incapacidade feminina, há uma ideia de que "tudo o que é pensado, esperado e apresentado pelas mulheres é inferior." (RICHARTZ; SANTANA, 2010, p.2). Ao mesmo tempo, há uma maior cobrança sobre o gênero feminino, baseada numa imagem inalcançável, gerando autorrecriminação excessiva (LOMBARDI, 2006). Em contrapartida, o senso crítico exacerbado vai contra a construção da imagem masculina, que rejeita a hesitação. Esse resultado corrobora a ideia de que, para os homens, manifestações de fraqueza e fragilidade não devem ser expostas (NORBERT; SCOTSON, 2000; apud OLIVEIRA, 2004).

Tudo se passa como se, cotidianamente, a mulher estivesse sendo julgada, ainda que por desconhecidos, em meio urbano. Esse receio é abordado por Goldenberg (2011) que vincula a maior facilidade de construção da intimidade da mulher em situações nas quais o medo de ser julgada, rejeitada, criticada e ironizada não está presente. Num exemplo mais extremo do medo de julgamento, Freitas (2014) aponta que este é um dos principais motivos para que haja resistência da mulher em desvincular-se de seu parceiro, em casos de violência doméstica.

Para Dias (2005), as mulheres tendem a enfatizar na fala aspectos que denotam preocupação com o interlocutor. A afirmação dessa autora corrobora os resultados encontrados nesse estudo, onde verificou-se em várias manifestações, que as mulheres pedem desculpas por seu desempenho mais frequentemente que os homens.

Tabela 6 - Freqüência das categorias nos discursos em Brasília. Fonte: PlaceAge, 2019.

Também houve muitas referências à beleza dos espaços retratados. Do total, 10% dos homens e 30% das mulheres fizeram comentários dessa natureza. A fotografia está intimamente ligada ao culto da beleza e jovialidade e as mulheres lidam com fortes cobranças de ordem estética. Essa preocupação com a estética fez com que uma das idosas que não quisesse se autorretratar. Para Cheung-Lucchese e Alves (2013), a representação social do corpo feminino está mais associada à cobrança social, às preocupações de estéticas e à frustração. Talvez por isso, lidar com a autofotografia seja mais delicado para as mulheres que passam pelo processo de envelhecimento.

Com relação à insegurança, manifestada em inúmeras falas femininas, observa-se que há maior dificuldade de interação com o meio urbano e, portanto, de participação social e exercício da cidadania. Assim, atividades cotidianas podem ser mais limitadas para este grupo de gênero. O medo de ser repreendida ao desenvolver certas atividades pode alterar a percepção e a interação da mulher com o espaço urbano, além da forma como ela constrói seus territórios sociais.

Dessa forma, os resultados desta investigação concordam com a diferenciação do processo do envelhecimento por gênero proposta por Daniel, Simões e Monteiro (2012), além de constatarem as desvantagens ocasionadas pela soma dos fatores idade e gênero.

Salienta-se que a visão excessivamente crítica das participantes quanto ao produto final não condiz com a realidade. Os resultados da aplicação dos Diários Fotográficos, por sua qualidade, foram transformados em um livro bilíngue (inglês-português)¹⁰. O livro apresenta uma coleção de imagens capturadas por participantes idosos da pesquisa, tanto do Brasil quanto do Reino Unido.

Tendo por base esses elementos, é possível afirmar que na realização de uma tarefa dessa natureza, analisada a partir de um viés de gênero, pode-se esperar diferentes comportamentos por parte dos respondentes, influenciados pela construção de gênero. Ao implementar a atividade do diário fotográfico, os pesquisadores já estavam em busca de um procedimento que evitasse resultados pré-estabelecidos, como nos alerta Bordieu (2007). No entanto, sendo o viés de gênero uma perspectiva mais recente, não ocorreu para os pesquisadores que a construção social de gênero levasse a experiências tão diferentes numa mesma tarefa.

Os resultados desse estudo corroboram que há necessidade de se pensar em metodologias complementares em estudos de gênero, que neste caso, poderiam contribuir para um melhor desenvolvimento desse trabalho com os diários fotográficos. Prevendo todas as auto avaliações críticas, as alegações e os pedidos de desculpas pela incapacidade de realizar o processo, poderiam ser pensados procedimentos adotados em pesquisa-formação. Essa metodologia permite aos participantes a possibilidade de mudança de práticas, colocando os idosos como objetos e sujeitos do próprio processo (PRADA, 2012). A pesquisa-formação tem base na pesquisa-ação e produz experiências que são vivenciadas de forma a gerar conscientização.

10 PORTELLA, A.; WOOLRYCH, R. (org.). Ageing in place: narratives and memories in the UK and Brazil / Envelhecendo no lugar: narrativas e memórias no Reino Unido e no Brasil. Pelotas: UFPEL, 2019. 304 p.

Conclusões

O processo da construção da imagem de gênero afeta diretamente o desempenho e a execução de atividades cotidianas de diversas maneiras, produzindo limitações significativas. Essas limitações se referem tanto à participação social em geral quanto à, especificamente, a participação em metodologias científicas. Ao comparar ao discurso dos participantes, o destaque da autocrítica no discurso das mulheres idosas e da sua preocupação em suprir as expectativas e evitar o julgamento das outras pessoas, são identificados indícios de uma cobrança própria mais significativa e que, por vezes, pode resultar na desistência da atividade antes mesmo de que haja alguma tentativa de realizá-la.

Ao demonstrarem maior preocupação com a cobrança e com um possível comportamento antissocial de desconhecidos em meio urbano as mulheres sinalizam para, talvez, uma diferença de percepção importante destes ambientes capaz de condicionar ações e a prática de certas atividades. As sensações de insegurança e de constante julgamento se mostram claramente presentes em seus cotidianos e esses obstáculos revelaram-se ressoantes especialmente no espaço urbano, apontando a necessidade de uma perspectiva feminista no enfoque ao direito à cidade.

A evolução da participação social e do exercício da cidadania pela mulher está diretamente ligada ao acesso progressivo a novos territórios que antes lhes eram negados. Se a construção social do gênero feminino está historicamente vinculada ao território doméstico, para que a mulher se aproprie do território da cidade é preciso considerar, em estudos urbanos, tudo aquilo que pode privar as mulheres idosas de passar por novas experiências, de desenvolver novos interesses e atividades, de conhecer novos lugares e de ampliar seus conhecimentos.

Enquanto isso, a sinalização masculina para certas dificuldades de manejo do equipamento deixa claro que os problemas na realização da tarefa não refletem discrepância de capacidades com viés de gênero. Pelo contrário, o fato aponta, talvez, para uma maior resistência em admitir fraquezas e hesitação.

Desse modo, os resultados dessa pesquisa sugerem que, em estudos de gênero, seria fundamental buscar metodologias complementares, permitindo uma maior aproximação às realidades sociais vivenciadas pelos sujeitos, realçando diferenças e possibilitando maiores contribuições ao conhecimento.

Agradecimentos

As autoras agradecem ao *Economic and Social Research Council* (ESRC), do Reino Unido, pelo financiamento da pesquisa relatada neste artigo, no valor de £808.289 libras esterlinas.

As autoras também agradecem às equipes formadas por bolsistas e pesquisadores (as) colaboradores (as) do projeto *PlaceAge* em Pelotas, Belo Horizonte e Brasília, responsáveis pela coleta dos dados utilizados nas análises deste artigo.

Referências

- BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 12. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- BOURDIEU, P. *A Miséria do Mundo*. Petrópolis: Vozes, 2007.
- CAIXETA, J.; BARBATO, S. "Identidade feminina: um conceito complexo". *Paidéia*, Vol. 14, N. 28, pp.211-220, 2004.
- CARMONA, M. et al. *Public Places - Urban Spaces: The dimensions of urban design*. Burlington: Architectural, 2003.
- CASTRO, M. C.; GURZENDA, S.; TURRA, C. M.; KIM, S.; ANDRASFA, T.; GOLDMAN, N. Reduction in life expectancy in Brazil after COVID-19. *Nature Medicine*, [S.L.], v. 27, n. 9, p. 1629-1635, 29 jun. 2021. Springer Science and Business Media LLC. <http://dx.doi.org/10.1038/s41591-021-01437-z>.
- CHALHOUB, S. *Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- CHEUNG-LUCCHESI, T.; ALVES, C. "Percepção do Corpo Feminino e os Comportamentos de Consumo de Serviços de Estética". *Organizações em Contexto*. Vol. 9, N. 18, pp. 271-294, 2013.
- COLLING, A. A construção histórica do feminino e do masculino. In: STREY, M.; CABEDA, S.; PREHN, D. (Orgs.). *Gênero e cultura: questões contemporâneas*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. pp. 13-38.
- CHRISLER, J. C.; SMITH, C. A. Feminism and psychology. In: M. A. Paludi (Org.), *Praeger guide to the psychology of gender*. Westport: Praeger, 2004. p. 271-292.
- DANIEL, F.; SIMOES, T.; MONTEIRO, R. "Representações sociais do Envelhecer no masculino e do Envelhecer no feminino". *ExAequo*, N. 26, pp. 13-26, 2012.
- D'AVILA, M. N. *Idosas cidadãs: a participação social como produtora de subjetividade no projeto mulheres da paz*. 2013. 28 f. Monografia (Especialização) - Gestão da Atenção À Saúde do Idoso, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.
- DIAS, L. Homem e mulher: estratégias linguísticas diferentes? In: IX CNLF, Rio de Janeiro, 2005. Cadernos da CNLF. Rio de Janeiro: CiFEFIL, 2005.
- FERNANDES, M. das G. M.. Papéis sociais de gênero na velhice: o olhar de si e do outro. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 62, n. 5, p. 705-710, 2009.
- FIGUEIREDO, M. do L. F. et al. As diferenças de gênero na velhice. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 60, n. 4, p. 422-427, 2007.
- FILIZOLA, M. L. S.; VON SIMSON, O. R. de M.. Fotografia e pesquisa-ação: uma experiência. *Etd - Educação Temática Digital*, [S.L.], v. 12, n. 2, pp. 211-232, 22 nov. 2011. Universidade Estadual de Campinas. <http://dx.doi.org/10.20396/etd.v12i2.1197>.
- FREITAS, J. O.. O consumo de álcool e sua relação com a violência contra a mulher na cidade de Vitória, Espírito Santo. In: Encontro Nacional Do Gênero/ANPUH, 1, 2014, Vitória. *Anais [...]*. Vitória, 2014.
- GARCIA, M. F.; THOMAZ JUNIOR, A.. Trabalhadoras rurais e luta pela terra: interlocução entre gênero, trabalho e território. *Terra Livre*, n. 19, p. 257-272, 2002.
- GARROS, D. dos S. C.; HIRANO, É.; MASELLA, G. de F.; TOYODA, C. Y.. Oficina de fotografia como recurso terapêutico ocupacional com idosos. *Revista Interinstitucional Brasileira de Terapia Ocupacional - Revisbrato*, [S.L.], v. 1, n. 5, p. 589-602, 1 nov. 2017. Revista Interinstitucional Brasileira de Terapia Ocupacional. <http://dx.doi.org/10.47222/2526-3544.rbto8468>.
- GIFFORD, R. *Environmental psychology: Principles and practice*. Colville: Optimal Books, 2007.
- GOLDENBERG, M. Afinal, o que quer a mulher brasileira? *Psicologia Clínica*, v. 23, n. 1, p. 47-64, 2011.
- GONÇALVES, M. P.; BELO, R. P. Ansiedade-traço competitiva: diferenças quanto ao gênero, faixa etária, experiência em competições e modalidade esportiva em jovens atletas. *Psico-usf*, v. 12, n. 2, p. 301-307, 2007.
- GUIMARÃES, D. Primeiras Fotógrafas: a ocupação do espaço feminino na história da fotografia. In: GUIMARÃES, D.; DAVINO, G.; BARCELLOS, J. A. de; BETTI, J. G.; MARGADONA, L. A.; PIAGGIO, L.; ANTUNES, M. J.; VIOLA, N. M. (org.). *Registros*. Aveiro: Ria Editorial, 2020. Cap. 4. p. 63-81.
- HARPER, D. Talking about pictures: a case for photo elicitation. *Visual Studies*. v. 17, n.1, 2002. p. 13-26.
- IBGE. Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão. *Projeções da população 2018*. 2018.
- IBGE. *Tábua completa de mortalidade para o Brasil – 2019*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- KLEBA, M. E.; WENDAUSEN, A. Empoderamento: processo de fortalecimento dos sujeitos nos espaços de participação social e democratização política. *Saúde e Sociedade*, v. 18, n. 4, p. 733-743, dez. 2009.
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. Tradução: Rubens Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LIBARDONI, T. *Espaços públicos urbanos & relações intergeracionais: Affordances de suporte a jovens e idosos no centro histórico de Pelotas*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.
- LIBARDONI, T. D.; CHIARELLI, L. M. Á. Active ageing and urban sociability: a study on older women. In: JONES, M.; RICE, L.; MERAZ, F. A. (ed.). *Designing for Health & Wellbeing: home, city, society*. Delaware: Vernon Press, 2019. p. 219-234.
- LINO, T. R.; MAYORGA, C. As mulheres como sujeitos da ciência: uma análise da participação das mulheres na ciência moderna. *Saúde & Transformação Social*, v. 7, n. 3, p. 96-107, 2016.
- LOMBARDI, M. "Engenheiras brasileiras: inserção e limites de gênero no campo profissional". *Cadernos de Pesquisa*. Vol. 36, N. 127, pp.173-202, 2006.

NARVAZ, M.; KOLLER, S.. „Metodologias feministas e estudos de gênero: articulando pesquisa, clínica e política”. *Psicologia em Estudo*. Vol. 11, N. 3, pp. 647-654, 2006.

NEVES, S.; NOGUEIRA, C. A psicologia feminista e a violência contra as mulheres na intimidade: a (re)construção dos espaços terapêuticos. *Psicologia e Sociedade*, v. 15, n. 2, p. 43- 64, 2003.

OLIVEIRA, P. *A construção social da masculinidade*. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Organização Mundial da Saúde. *Pessoas com mais de 60 anos foram as mais atingidas pela COVID-19 nas Américas*. 2020. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/noticias/30-9-2020-pessoas-com-mais-60-anos-foram-mais-atingidas-pela-covid-19-nas-americas>. Acesso em: 11 maio 2022.

PAIS, J. C. M. *Um Retrato do Olhar: conversas à volta de fotografias*. 2020. 159 f. Dissertação (Mestrado) - Intervenção e Animação Artísticas, Escola Superior de Educação e Ciências Sociais, Instituto Politécnico de Leiria, Leiria, 2020.

PARK, M. “Possibilidades de uso da fotografia na elaboração de projetos pedagógicos”. *Resgate*. N. 10, pp. 29-58, 2001.

PLACEAGE. *Projetando lugares com idosos: rumo às comunidades amigas do envelhecimento = Place-making with older adults: towards age-friendly communities*. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, v. 1, n. 1, 2019. Bimestral.

PRADA, E. Metodologias de pesquisa-formação de professores nas dissertações, teses: 1999-2008. In: ANPED SUL, 9, Caxias do Sul, 2012, *Anais [...]*. Caxias do Sul: UCS, 2012.

PUJOL, L. *Por que mais mortes entre homens por covid-19 ainda é mistério para a Ciência*. 2020. BBC News Brasil. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-55051476>. Acesso em: 11 maio 2022.

RICHARDTZ, T.; SANTANA, Z. Relações de gênero e facilidade/dificuldade de aprendizagem: A influência dos estímulos recebidos na educação não formal e a repercussão no desempenho escolar. In: Fazendo gênero 9: Diásporas, Diversidades, Deslocamentos, 2010, Florianópolis. *Anais [...]*. Florianópolis: UFSC, 2010.

ROLNIK, Raquel. *O que é Cidade*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

SILVA, M. B. N.. *Sociabilidade e memória: as formas de interação de aposentados no calçadão da Rua Halfeld em Juiz de Fora*. 2014. 105 f. Dissertação (Mestrado) - Ciências Sociais, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014.

SILVA, R. R. G. da. Fotografia e representação na constituição da memória. *Ciência da Informação*, [S. l.], v. 43, n. 3, 2018. DOI: 10.18225/ci.inf.v43i3.3959. Disponível em: <https://revista.ibict.br/ciinf/article/view/3959>. Acesso em: 10 jun. 2022.

SOUZA, A. *Mulher, uma força que caminha: um estudo de caso em Brasília e Lisboa*. Tese (Doutorado em Transportes Urbanos) - Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

TEITELBAUM, P. A teoria feminista e os testes padronizados. In: JAGGAR, A.; BORDO; S. (Orgs.), *Gênero, corpo, conhecimento*. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1997. p. 333-345.

TOLEDO, R. F. de; GIATTI, L. L.; JACOBI, P. R.. A pesquisa-ação em estudos interdisciplinares: análise de critérios que só a prática pode revelar. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação*, v. 18, n. 51, p. 633-646, 2014.

TONKISS, F. *Space, the city and social theory: Social relations and urban forms*. Cambridge: Polity, 2005.

TRAVERSO-YÉPEZ, M. A.; PINHEIRO, V. de S. Socialização de gênero e adolescência. *Estudos Feministas*, v. 13, n. 1, p. 147-162, 2005.

UNITED NATIONS (UN). Department of Economic and Social Affairs, Population Division. *World Population Prospects 2019: Highlights*. NY: United Nations, 2019.

WORLD ASSEMBLY ON AGING, 1., 1982, Viena. *The Vienna International Plan of Action on Aging*. New York: United Nations, 1983.

WHO. *World health statistics 2020: monitoring health for the SDGs*. Geneva: WHO, 2020.

XAVIER, I. B.. Gênero, trabalho e lazer. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2006, Caxambu. *Anais [...]*. Caxambu: 2006. p. 393 - 406.

YANNOULAS, S. “Feminilização ou Feminilização? Apontamentos em torno de uma categoria”. *Temporalis*. Vol. 11, N. 22, pp. 271-292, 2012.



FLAMMA

Letícia Pereira Paixão¹

Colagem simbolizando um alerta acerca da eminência de um caos climático, visto o desenvolvimento de um considerado “continente plástico” presente no Oceano Pacífico, de responsabilidade de monopólios que utilizam do material em suas embalagens de uso “descartável”, mas que levam de 100 a 400 anos para se decompor, quando expostos a natureza (FRANCHETTI; MARCONATO, 2006).

Ademais, representação do Museu nacional queimando, conforme ocorrido em setembro de 2018 que, para além de retratar o descaso com memórias culturais, simboliza o apagamento destas, de responsabilidade de um Estado que dispensa mínimo investimento às questões de cunho cultural. Conectando-se a tal incêndio, a colagem relaciona às queimadas ilegais na Amazônia e Pantanal, que afetam o bioma natural da região, contribuindo ao caos climático, segundo alerta da World Meteorological Organization (2022).

Além disto, a colagem retrata a corrida espacial de bilionários, tendo “vencido” o foguete New Shepard, da Blue Origin, de responsabilidade de Jeff Bezos, é uma crítica a emissão de toneladas de gases, dentre eles o dióxido de carbono (CO₂) (LARA, 2021), na realização de um “passeio” à exploração do espaço, enquanto estes bilionários – Jeff Bezos, Elon Musk e Richard Branson – são os maiores dirigentes em relação a degradação ambiental do planeta Terra, sobretudo pela emissão de gases dos foguetes desenvolvidos e lançados no espaço pelas empresas SpaceX, Blue Origin e Virgin Galactic (ALVES, 2022), enquanto, em contrapartida, estes mesmos homens tentam encontrar formas de colonizar Marte, a fim de protegerem-se do eminente caos climático pelo qual são responsáveis.

Há, também referências às invasões realizadas pelos Estados Unidos da América aos seguintes, a partir do século XX, como aponta Dominguez (2020): Irã (1946 e 1980); Afeganistão (2001); Iraque (1990/1991); México (1913/1918); Chile (1911/1941); Haiti (1915/1934); Hawái (1893) – agora considerado um estado do país invasor –; Nicarágua (1907 e 1910 e 1912/1933); China (1948/1949); Panamá (1901/1914 e 1958); Honduras (1903, 1907 e 1911/1912); República Dominicana (1903/1904 e 1914/1924); Cuba (1906/1909 e 1912); Porto Rico (1950); Turquia (1922); Iugoslávia (1946); Grécia (1947/1949); Venezuela (1947); Guatemala (1954); Egito (1956); Líbano (1958); Vietnã (1961/1975); Libéria (1997); Colômbia (2000). Usualmente, tais invasões, utilizando de força bélica de uma das maiores potências mundiais, foram após descobertas de campos de petróleo, mas não exclusivamente, visto que o país invasor também utiliza-se de meios políticos para infiltrar-se e influenciar diretamente na política nos – atualmente – países, garantindo seus interesses e o regime concordante a este, notável no embargo econômico imposto a Cuba pelos Estados Unidos da América, que, até o momento, garantiu mais de US\$154 bilhões em prejuízo a Cuba (MELLO, 2022); o Estado Socialista, portanto, sustenta-se através de seus recursos naturais e turismo e, apesar dos bloqueios impostos, o capital humano do país é notável, visto que garantem a população níveis avançados no que tange saúde e educação (LEAL, 2009).

Por fim, a figura da justiça, sem a venda cobrindo os olhos e com sua balança pendendo a um lado, sempre aquele que possui mais: dinheiro e poder; garantindo estes interesses.

Referências

ALVES, S. Foguetes da SpaceX, Blue Origin e Virgin Galactic pioram poluição na Terra, mostra estudo. *Época Negócios*, [S. l.], 19 maio 2022. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Um-So-Planeta/noticia/2022/05/foguetes-da-spacex-blue-origin-e-virgin-galactic-pioram-poluicao-na-terra-mostra-estudo.html#:~:text=Um%20estudo%20publicado%20nesta%20terça,como%20para%20a%20saúde%20humana.> Acesso em: 13 set. 2022.

DOMINGUEZ, J. M. Cronologia das invasões norte-americanas no mundo. *Brasil 247*, [S. l.], 8 jan. 2020. Disponível em: <https://www.brasil247.com/blog/cronologia-das-invasoes-norte-americanas-no-mundo>. Acesso em: 31 jul. 2021.

FRANCHETTI, S. M. M.; Marconato, J. C. Polímeros biodegradáveis – uma solução parcial para diminuir a quantidade dos resíduos plásticos. *Quim. Nova*, Vol. 29, No. 4, 811-816, 2006. Disponível em: <https://www.sc1ielo.br/j/qn/a/QXT9wMDfVQ9PrhbVsp8b3Pc/?lang=pt>. Acesso em: 5 ago. 2021.

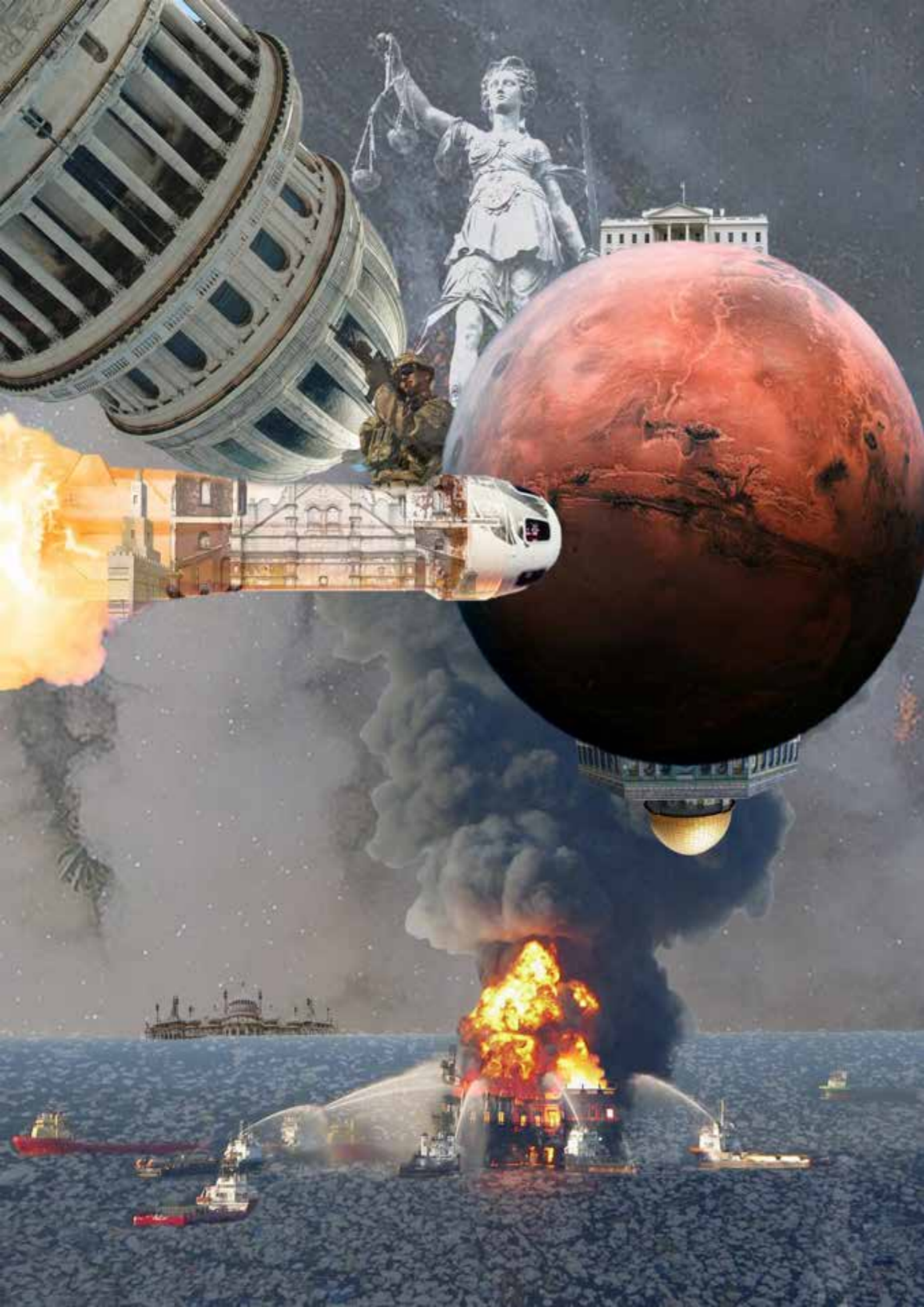
LARA, R. Viagem de Bezos emitiu toneladas de carbono? A polêmica envolvendo foguetes. *Tilt uol*, [S. l.], 23 jul. 2021. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/07/23/foguete-de-bezos-nao-emitiu-carbono-mas-machucou-camada-de-ozonio.htm>. Acesso em: 30 jul. 2021.

LEAL, L. Saúde e educação em Cuba: um panorama aos 50 anos da Revolução. *Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio*, [S. l.], 1 nov. 2009. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/reportagem/saude-e-educacao-em-cuba-um-panorama-aos-50-anos-da-revolucao>. Acesso em: 14 jul. 2021.

MELO, M. de. Cuba denuncia prejuízo de US\$ 154 bilhões por bloqueio econômico imposto pelos EUA. *Brasil de Fato*, [S. l.], 19 out. 2009. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/10/19/cuba-denuncia-prejuizo-de-us-154-bilhoes-por-bloqueio-economico-imposto-pelos-eua>. Acesso em: 5 jul. 2021.

WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION. Eight warmest years on record witness upsurge in climate change impacts. *World Meteorological Organization*, [S. l.], 6 nov. 2022. Disponível em: <https://public.wmo.int/en/media/press-release/eight-warmest-years-record-witness-upsurge-climate-change-impacts>. Acesso em: 13 nov. 2022.

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas. Designer de Interiores pela Universidade Cruzeiro do Sul. Acadêmica do curso Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas.



REPRESENTAÇÕES CRÍTICAS DA CIDADE Experiência do método colagem/collage em sala de aula

Camilla Massola Sumi¹

A disciplina Estudos Socioeconômicos e Ambientais foi ministrada no primeiro semestre do ano de 2019, para discentes do segundo ano do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), período que lecionei como professora substituta na universidade. Os trabalhos apresentados fazem parte de uma das atividades do semestre e visam com o método de colagem ou collage, reforçar as discussões teóricas levantadas na disciplina. O objetivo da mesma é propiciar instrumentos para compreender de maneira crítica os aspectos históricos da problematização das cidades. Além disso, instrumentalizar os estudantes para a leitura de dados e indicadores socioeconômicos, de maneira a sensibilizar para questões de sustentabilidade relacionadas ao ambiente natural e construído, isto é, dos fazeres da formação profissional e o exercício de sua cidadania. Dessa maneira, através de algumas leituras e debates ao longo do semestre, por exemplo, os livros *Arquitectura y política: Ensayos para mundos alternativos* (MONTANER; MUXÍ, 2011) e *O que é justiça ambiental* (ACSELRAD et al, 2009) foi possível abordar as questões relacionadas aos processos globais de decisões políticas, fronteiras territoriais e cidadania, racismo ambiental e mecanismos de produção de injustiça ambiental. Neste sentido, a utilização da colagem, enquanto um reforço desta etapa teórica, aparece como uma técnica visual para representações críticas da cidade. Os trabalhos foram feitos em grupos e expostos no tamanho de folhas A2 com a colagem de imagens recortadas de revistas, propagandas turísticas e imobiliárias, panfletos locais, fotos e croquis. Os resultados exaltaram uma memória urbana principalmente das cidades do interior do Paraná, Foz do Iguaçu e a fronteira Brasil-Paraguai. Há também o predomínio de imagens da exploração do agronegócio e empresas estrangeiras na região, a questão turística e a segregação dos bairros periféricos, o apagamento dos povos da região e a expansão urbana, assim como, os símbolos e a cultura do lugar. A figura a seguir mostra o resultado da atividade desenvolvida pelos discentes: Aldo Feren Canales Coell, Barbara Mafei Aguilera, Eduarda Regina Lopes Fank, Emanuel Molina Rondón, Endel E Christian Achelus, Erica Cristina Gomes, Estefani Marcal De Araujo, Isadora Munhoz Rodrigues, Jhennifer Lima Kava, Jordan Esquivel Falcon, Juan Oswaldo Rodriguez Miraña, Laura Florencia López Arias, Leonardo De Assis Saldanha, Leticia Alves Da Cruz, Mariana Dias Gabriel, Noelia Itati Caceres, Noemi Ledezma Olazar, Paula Andreia Santoro Veiga, Rafael Veronese De Souza, Suelen Luiza Viana e Vitoria Carmo Meireles.

¹ Arquiteta e Urbanista, Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (IAU-USP). Possui mestrado pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). É Pesquisadora do Grupo de Pesquisa SAGEMM (IAU-USP) e foi professora substituta na Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA).

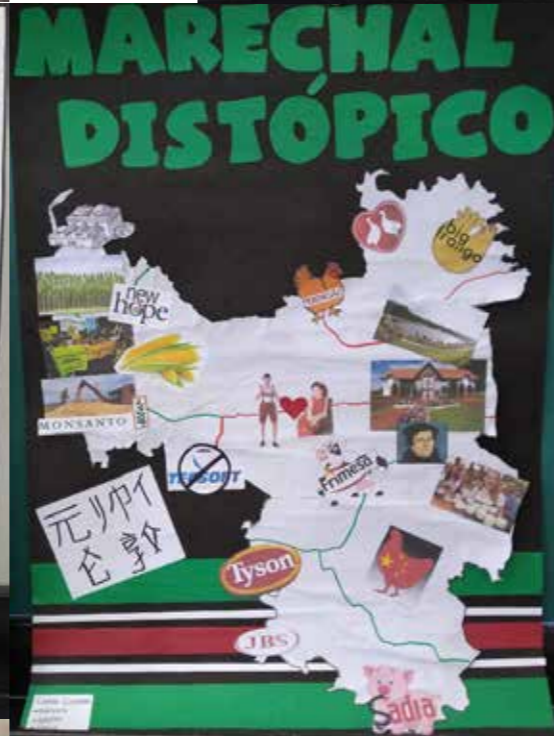
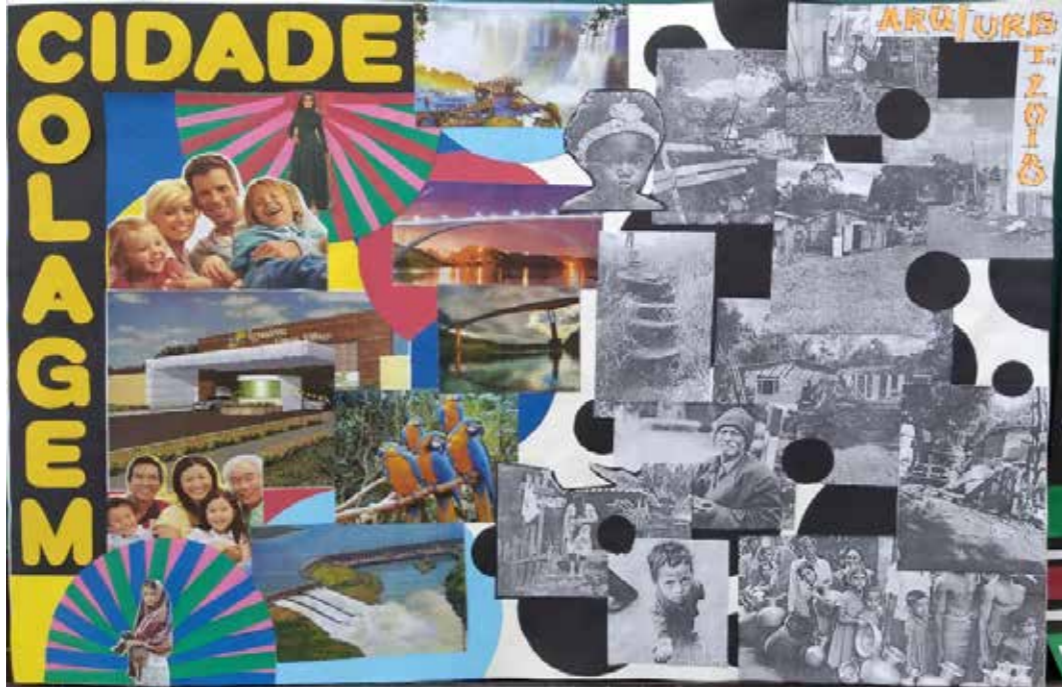
Referências

ACSELRAD, Henri et al. *O que é justiça ambiental*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. *Arquitectura y política: Ensayos para mundos alternativos*. Gustavo Gili: 2011.



Figura 1: a) Cidade Colagem; b) Marechal Distópico; c) Matelândia, Paraná; d) Um plano para acabar com a miséria; e) Foz do Iguaçu: destino do mundo; f) Urbanismo y Frontera. Fonte: UNILA, 2019.



PANDEMONIUS

História de um povo, imagens que vem de dentro

Anajara Terra¹

Dedicatória | “às imagens, que na sua força de erupção me sacam do silêncio, gritando quem sou e onde estou!”

Arte que marca a potência de força na erupção de efeitos que uma imagem pode provocar. Pandemonius nasce e se sustenta sob a referência da pós-fotografia, ousando no sentido de insistir no quanto uma imagem é capaz de afetar mais do que necessariamente significar. A imagem corre no sentido de índice, quebrando signos dados a priori. Pandemonius afeta, enquanto se cria e quando transborda num devir imagético. Traz rastros sem nome. Tateia no escuro de dentro o que a palavra não disse. Traduz para o olho que vê a possibilidade do discurso calado. Através desse experienciar², o olho revela, liberta e compartilha a possibilidade de fazer palavra onde o silêncio habita. A imagem toma efeito de grito.



Figura 1 – Moradas. Fotomontagem. Fonte: da autora, 2021.

¹ Pós Graduada da Especialização em Fotografia como suporte para imaginação (Espaço Cultural f/508 – Portugal). Graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS/1993). Atualmente, está na coordenação do seminário de Clínica psicanalítica-CLINICAR (Après Coup Psicanálise e Poesia). Psicanalista, artista visual e membra do corpo clínico na Após Coup Psicanálise e Poesia. Escreve ensaios e artigos que apresentam como temática tecituras entre psicanálise, arte, política e contemporaneidade. Atende a adultes em consultório particular, presencial e via on-line.

² A narrativa fotográfica compõe um projeto maior com dez fotomontagens geradas a partir de uma composição feita com a articulação de duas a doze imagens originárias, originadas da internet de livre acesso e do arquivo pessoal da autora com fotos autorias, enquanto um trabalho discente proposto pela disciplina de Antropologia Visual na Pós Graduação de Especialização em Fotografia como suporte para imaginação (Espaço Cultural f/508 – Portugal).

Figura 2 – Carne de Abate. Fotomontagem. Fonte: da autora, 2021.



Figura 3 – Ele Não! Fotomontagem. Fonte: da autora, 2021.

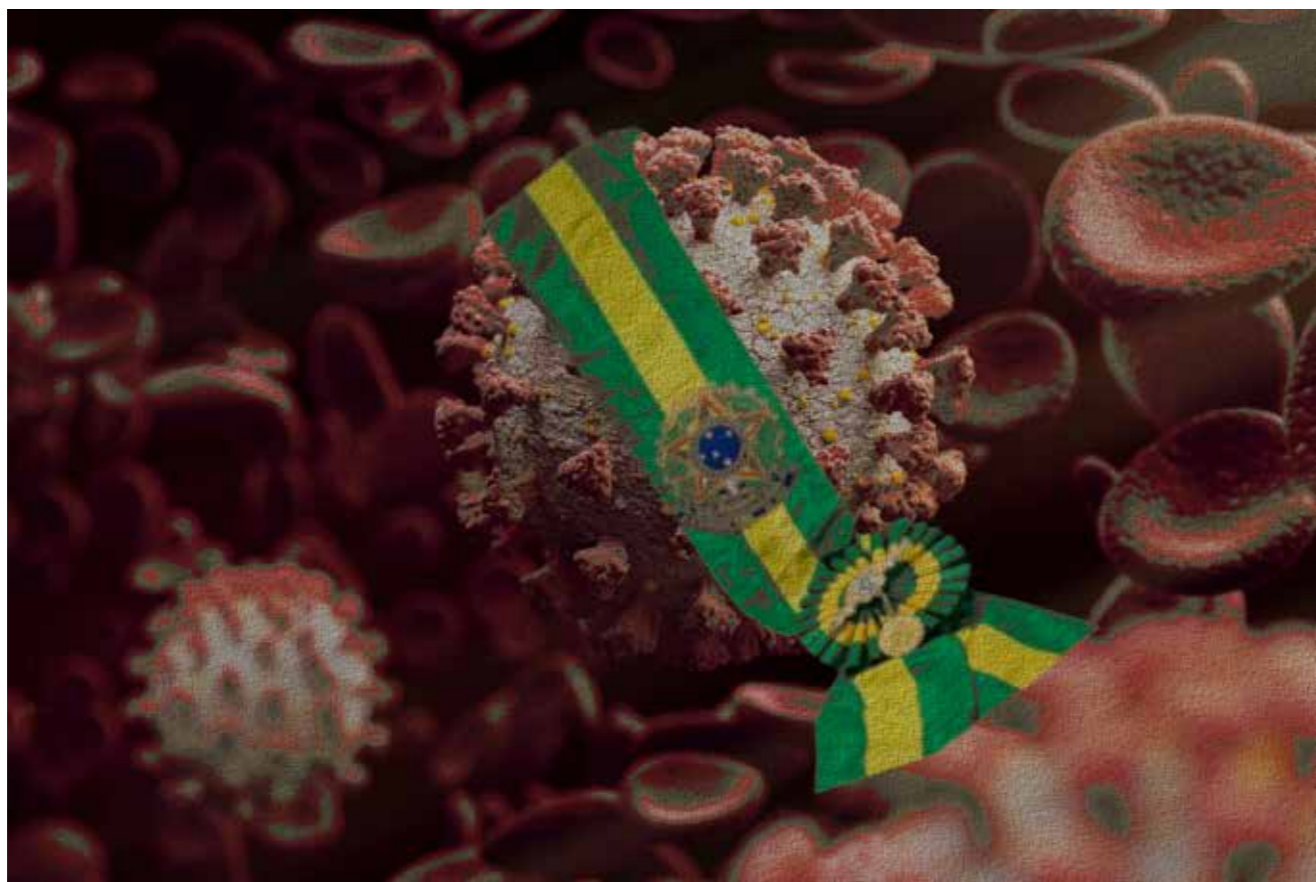


Figura 4 – Máscaras. Fotomontagem. Fonte: da autora, 2021.





Figura 5 – O tempo não para. Fotomontagem. Fonte: da autora, 2021.

DOMINGO [COM]VIDA NO PARQUE ITAIMBÉ

*Adriano da Silva Falcão¹,
Juliana Lamana Guma², Marina de Alcântara³,
Hamilton Binato Júnior⁴ e Augusto Junges Ebling⁵*

O [com]VIDA é um projeto de extensão da Universidade Franciscana, localizada em Santa Maria - RS, formado por alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo. Com atividades que iniciaram em 2018, o projeto nasceu da ideia de dar vida e convidar a população a vivenciar o espaço urbano, reconhecendo nas suas potencialidades e fragilidades os questionamentos de como é possível viver melhor na cidade.

Dentro dessa perspectiva e explorando intervenções que comecem e terminem no mesmo dia, os eventos denominados Domingo [com]VIDA trazem a proposta de ativação urbana nos finais de semana em espaços públicos abertos. Em duas oportunidades a proposta já foi executada: uma na Praça Hermenegildo Gabbi, no Bairro Nossa Senhora do Rosário, em 2018, e outra em 2022 no Parque Itaimbé.

Santa Maria é uma cidade média, localizada na região central do Rio Grande do Sul que, atualmente, busca se consolidar como referência em economia criativa, oficializando em abril de 2022 a proposta de um Distrito Criativo na área do Centro Histórico, que inclui o Parque Itaimbé. A experiência do Domingo [com]VIDA no Parque Itaimbé foi a primeira ação aberta do projeto no local e é a que está compartilhada neste texto.

O Parque Itaimbé ocupa o antigo leito do Arroio Itaimbé, hoje canalizado, cuja importância para a conformação urbana de Santa Maria pode ser percebida desde a sua suposta lenda de fundação. Em formato linear, o Parque Itaimbé tem área de 7ha e liga distintas áreas da cidade, tendo como limites extremos o parque de manobras da Estação Férrea de Santa Maria e a Avenida N^a S^a das Dores, local sede da antiga rodoviária da cidade. Nesse percurso o desenho é recortado por algumas vias importantes da então área central da cidade fazendo confrontações com ruas e edificações lindas no percorrer de seu entorno e conformando 5 setores distintos.

1 Arquiteto e Urbanista. Doutorando em Desenvolvimento Regional 2020 (PPGDR/UNISC), Bolsista PROSUC/CAPEs II, Mestre em Engenharia 2005 (NORIE/UFRGS) e Professor Assistente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana desde 2003 (CAU/UFN). É membro do Núcleo Docente Estruturante e do Colegiado do Curso. É representante insitucional do Fórum Técnico do Instituto do Planejamento de Santa Maria (PMSM). Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento Urbano, Expansão Urbana, Habitação Popular e Projetos da Edificação.

2 Arquiteta e Urbanista graduada pela Universidade Franciscana (UFN), Santa Maria –RS, especialista em Gestão Estratégica do Território Urbano pela Unisinos, Porto Alegre – RS e Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo PROPUR/ UFRGS. Docente no Curso de Arquitetura e Urbanismo na UFN desde 2015 e professora colaboradora no projeto de extensão universitária [com]VIDA. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento Urbano, Habitação Popular e Extensão Universitária.

3 Arquiteta e Urbanista, Mestre em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN) na cidade de Santa Maria/RS. É coordenadora do Projeto de Extensão [com]VIDA na mesma Instituição.

4 Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN) e integrante voluntário no projeto de extensão [com]VIDA, da mesma instituição.

5 Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN) e integrante voluntário no projeto de extensão [com]VIDA, da mesma instituição.

Atualmente, o parque encontra-se subutilizado pela população, com problemas significativos em sua infraestrutura e motivo de insegurança urbana. Assim, considerando o histórico apresentado, as fragilidades identificadas nas inúmeras inserções do grupo de trabalho no parque e as aproximações informais junto aos frequentadores e moradores da área, a proposta do Distrito Criativo e, principalmente, a compreensão das potencialidades desse espaço urbano foi o que moveu o grupo do Projeto [com]VIDA a fixar suas ações neste território.

Com base nas experimentações anteriormente desenvolvidas pelo projeto, a escolha pela realização do Domingo [com]VIDA no Parque Itaimbé, como o primeiro evento oficial no parque teve como objetivo aproximar o público e os integrantes do projeto, ativando o território através do Urbanismo Tático. A metodologia para organização do evento pode ser dividida em quatro momentos principais: reconhecer, organizar, convidar e encontrar.

No primeiro momento, os participantes do projeto investigaram o Parque Itaimbé, com o objetivo de reconhecer os frequentadores, os usos dos espaços, as fragilidades e as potencialidades da área. Após as visitas, na etapa de organização, definiu-se o objetivo principal de estimular memórias e histórias dos frequentadores, gerando conversas informais e afetivas, tendo como proposta a ideia de “conte uma história e ganhe um pedaço de bolo”. Com intenção de convidar as pessoas para a ação extensionista, foram definidas duas formas de divulgação: através de visitas no Parque Itaimbé e por meio das redes sociais.

A ação, que durou 3 horas, foi promovida na tarde do dia 24 de abril ocupando o Setor 3, na região do Parque Itaimbé que é popularmente conhecida como “Gramadão” (Figura 1). O lugar da intervenção foi escolhido por conta do grande fluxo de pessoas que permanecem no local durante o domingo, principalmente por ter um espaço verde significativo, onde as pessoas se reúnem em grupos para fazer piquenique e interagir. Como resultados dessa primeira ação no Parque Itaimbé foi possível observar que, apesar da carência de infraestrutura adequada, muitas pessoas frequentam o parque aos domingos. Foram mais de 80 pessoas que de alguma forma interagiram com os integrantes do projeto e relataram alguma memória, história ou informação sobre o parque (Figuras 2, 3, 4, 5 e 6). Ainda, a aproximação com esses diversos atores que frequentam o espaço ampliou a rede de contatos do projeto para a realização de uma segunda ação denominada Afetos, que pretende construir um registro da história oral dos moradores e frequentadores do parque e contribuir para a compreensão da evolução urbana do território de estudo através da compreensão da dinâmica urbana associada a história de vida das pessoas, reforçando as questões de pertencimento e identidade que se refletem diretamente no cuidado com o espaço.

Referências

UFBA. CARNEIRO, Laura B.; MAGALHÃES, Ângela Cristina M. de. *Considerações acerca do urbanismo tático – possibilidades de conceituação e práticas*, Salvador, 2017. Disponível em: <https://urbba17.wixsite.com/urbba17/trabalhos-completos>. Acesso em: 10 ago. 2021.

TOCHETTO, Daniel. *Santa Maria: uma história precursora do planejamento urbano no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Corag/CAU-RS, 2016.

Figura 1 - Área do "Gramadão" (Setor 3) do Parque Itaimbé onde foi realizado o Domingo [com]VIDA Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022.



Figura 2 - Integrantes do projeto organizando a ação. Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022. Figura 3 - Conversa com frequentadores do parque ao fundo e mapa interativo em primeiro plano. Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022.



Figura 4 - Conversa com frequentadores do parque. Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022. Figura 5 - Integrantes do projeto e frequentadores do parque interagindo. Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022.

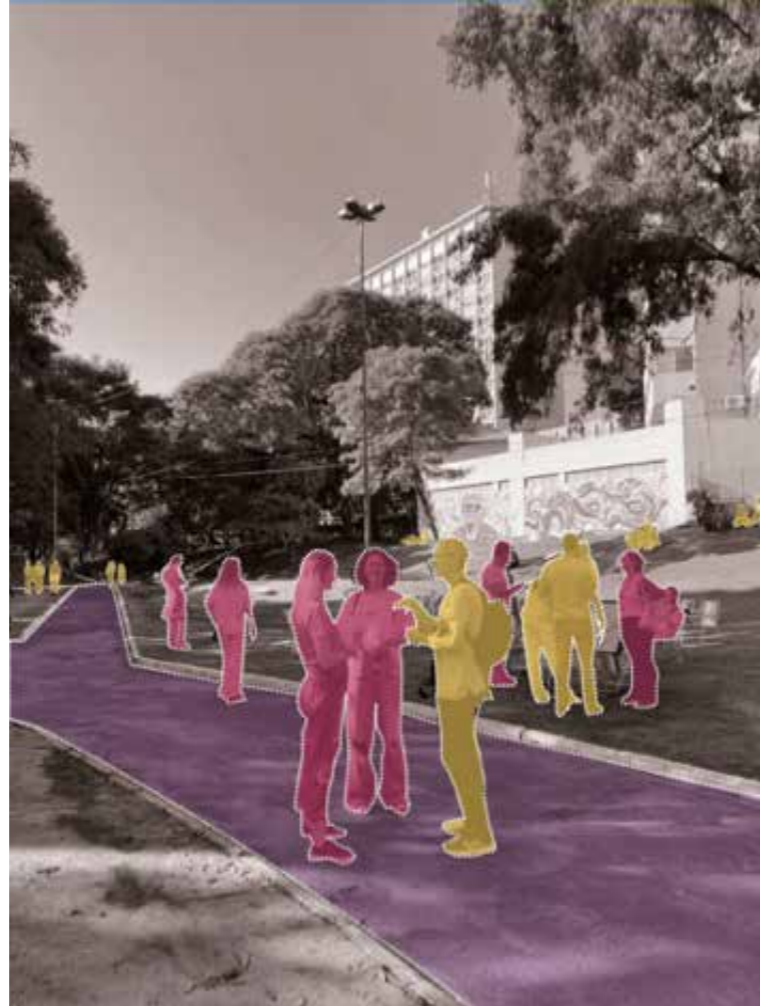
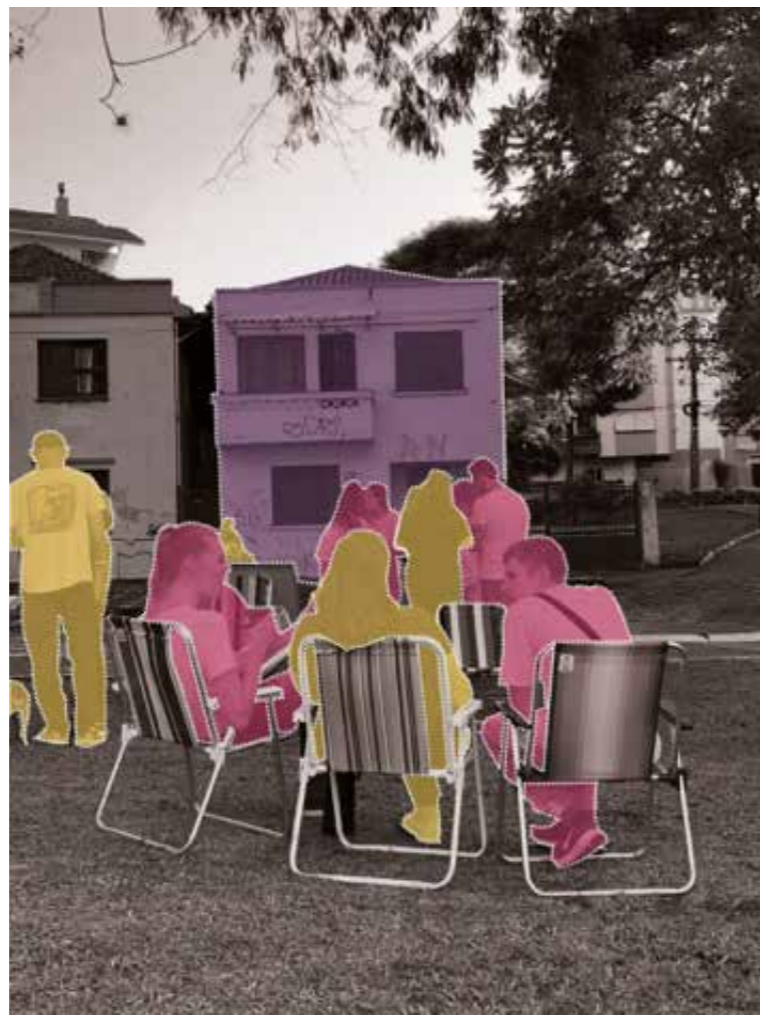


Figura 6 - No final da ação foi feita a distribuição de algumas fatias de bolo extra para as pessoas que estavam no parque. Fonte: Hamilton Binato Junior e Maria Eduarda Moraes, 2022.

GALERIAS COMO ACESSIBILIDADE FRENTE AO TECIDO URBANO?

Paula Pedreira Del Fiol¹ e Eduardo Rocha²

As galerias comerciais são lugares consolidados na cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul. Aparentemente esses lugares se articulam com a cidade e se tornam parte do tecido urbano, de modo que apresentam acessibilidade dentro da cidade. Abaixo exponho collages que buscam tensionar essa ideia, são acessíveis em que medida? Para quem? Para que tipo de atividade?

¹ Mestranda em Arquitetura e Urbanismo na linha de pesquisa Urbanismo Contemporâneo do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da UFPel. Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pela mesma universidade. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

² Professor Associado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel. Arquiteto e Urbanista pela Universidade Católica de Pelotas (UCPel), Mestre em Educação pela UFPel, Doutor em Arquitetura pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Pós-Doutor pela Università Roma Tre.



Figura 1 - Collage, galeria e feira livre. Fonte: da autora, Eduardo Rocha, adaptado pela autora, 2022.

Figura 2 - Collage, galeria e homem do algodão doce. Fonte: da autora, Eduardo Rocha, adaptado pela autora, 2022.

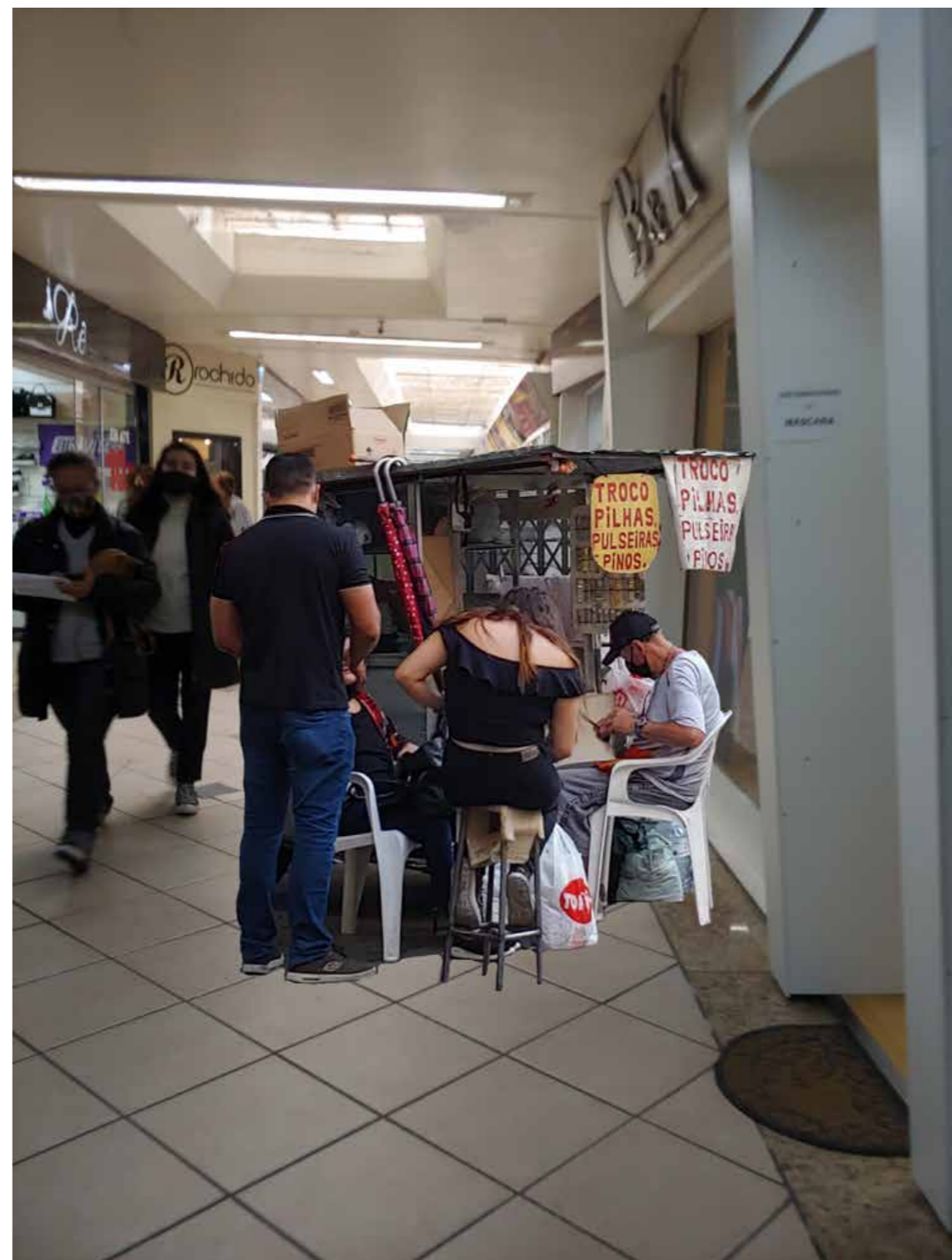
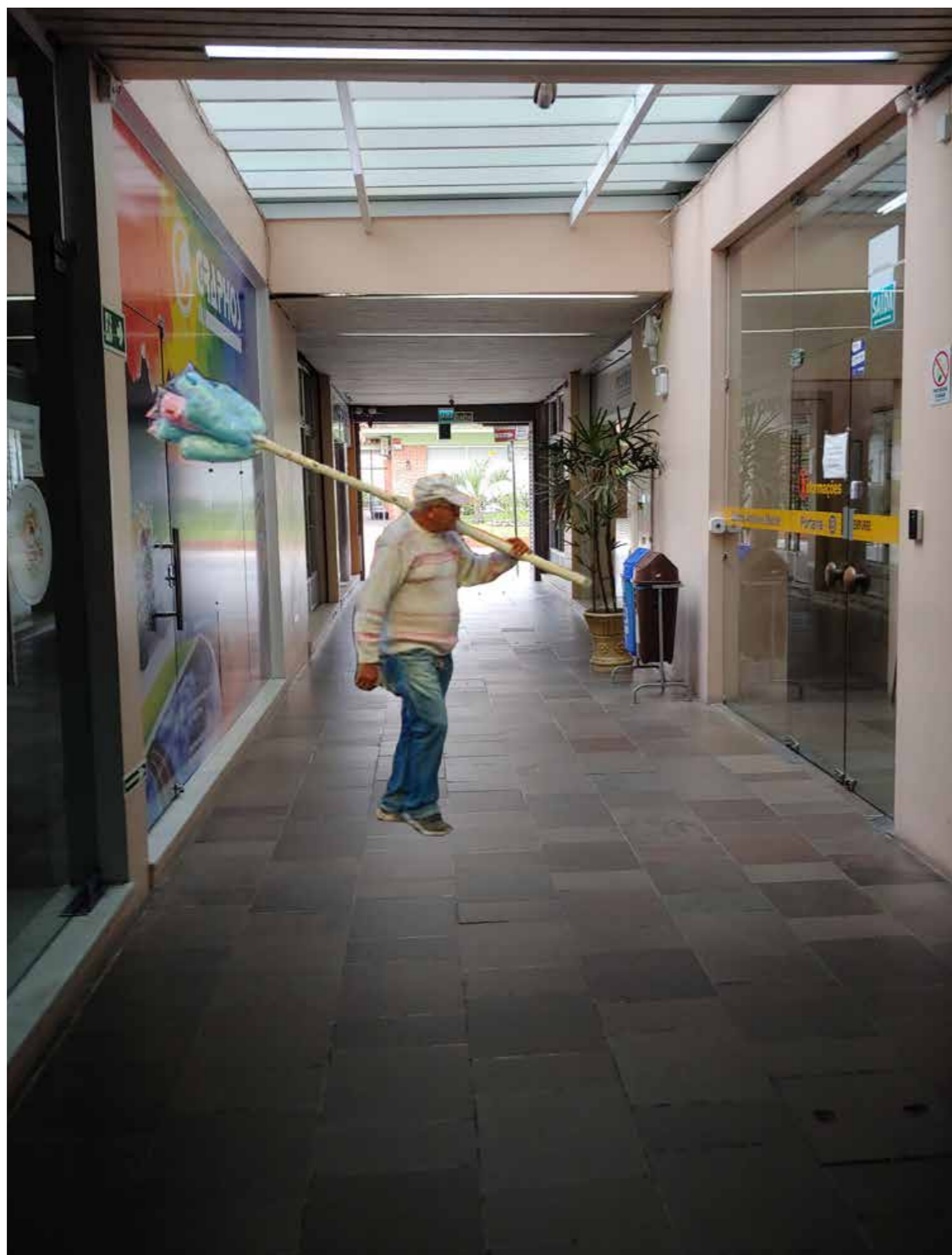


Figura 3 - Collage, galeria e banca do relógio. Fonte: da autora, 2022.



Figura 4 - Collage, galeria e catador de papelão. Fonte: da autora, Isabella Khauan Maricatto, adaptado pela autora, 2022.



ISSN 2526-7310



Aerofractal. Foto: Juliana Nascimento.