

07

ano 2 | dezembro 2011

# Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais

@metropolis



# revista eletrônica *e-metropolis*

ISSN 2177-2312

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E-mail:  
emetropolis@  
observatoriodasmetrosoles.net

Website:  
www.emetropolis.net

## editor-chefe

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro

## editores

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

## conselho editorial

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

# Editorial

nº 07 ▪ ano 2 | dezembro de 2011

A sétima edição da *e-metropolis* inicia-se com uma homenagem dos alunos e pesquisadores do IPPUR que fazem parte do comitê editorial da revista à professora Ana Clara Torres Ribeiro, na ilustração de capa. Embora possa parecer, à primeira vista, diferente do que costumamos fazer, poucos temas apresentados nas nossas capas anteriores tinham tantos pontos em comum com o urbano. Ana Clara foi uma pensadora das cidades. Mais que isso, uma apaixonada pelos múltiplos temas que o espaço urbano pode acolher, e igualmente apaixonada por transmiti-los e discuti-los com seus inúmeros alunos. Deixará saudades, certamente. Mas, como as boas cidades e os bons professores, viverá eternamente nos corações e mentes daqueles com quem compartilhou o seu conhecimento, a sua humanidade, a sua generosidade, o seu espírito crítico e a sua alegria. Não é, portanto, com tristeza que fazemos essa homenagem. É sim, com a certeza que as palavras e idéias de Ana Clara encontrarão um eco permanente em cada um dos alunos e colegas de trabalho que tanto a admiravam, e, qual sementes lançadas em solo fértil, germinarão para a construção de um mundo melhor.

Nossa última edição do ano começa com um artigo de capa muito especial! Nele, a filósofa Olgária Matos analisa as formas que a vida urbana apresenta de conduzir o cidadão a um processo de busca contínua de prazeres fugazes, que, em última análise passa a se configurar como uma espécie de anestesia para o verdadeiro sentir. Com o título de “A cidade perversa e o esgotamento do prazer”, este artigo foi apresentado durante o seminário “Simmel: a vida mental na metrópole contemporânea”, que aconteceu em novembro no Instituto de Planejamento Urbano e Regional da UFRJ. Nele, Matos estabelece uma panorama das transformações na sociabilidade ocasionadas pelo estabelecimento do dinheiro como ideal de toda a civilização, com a conseqüente preponderância dos aspectos materiais sobre quaisquer outros na constituição dos laços sociais.

Em seguida, o geógrafo Luís Antonio de Andrade e Silva nos faz pensar sobre uma questão bastante atual no artigo “É possível pedalar nas metrópoles? A experiência em Curitiba”. Fazendo um estudo da capital paranaense e, mais especificamente, tomando como exemplo a recém implantada ‘Linha Verde’, o artigo investiga a possibilidade da adoção do uso da bicicleta como meio de transporte nas grandes capitais, destacando as medidas necessárias para que este meio de transporte possa ser eficazmente utilizado como mais uma das opções de mobilidade urbana.

A mobilidade urbana também é o foco do artigo seguinte, da pesquisadora Érica Tavares da Silva, que se intitula “Movimentos populacionais metropolitanos e algumas relações socioespaciais”. Ao longo do texto, Érica explora algumas lógicas possíveis para os movimentos da população no espaço urbano, determinando os fatores de motivação a que estes movimentos aconteçam e estabelecendo as relações existentes entre estes deslocamentos intrametropolitanos e os movimentos pendulares.

Ainda dentro da temática da mobilidade, e com foco nos megaeventos que acontecerão no Brasil nos próximos anos, a doutoranda em Ciências Sociais

Renata Florentino se questiona: “Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas?”. Detectando os volumosos recursos que serão direcionados às políticas de mobilidade urbana, a pesquisadora questiona o impacto destes projetos e tenta delinear critérios para o seu estabelecimento que fujam do foco comum do city marketing e tentem apresentar uma visão mais abrangente ao tema.

No último artigo desta edição, o professor Raewyn Connell, da Universidade de Sydney, trata dos conceitos de periferia e metrópole na história da sociologia, ressaltando as contribuições que este campo de conhecimento pode apresentar para o fortalecimento dos movimentos e processos democráticos, através de um olhar que atravesse e dialogue com diversas culturas.

Na entrevista desta edição, trazemos as considerações do sociólogo Manuel Villaverde, diretor do recém criado Instituto do Envelhecimento da Universidade de Lisboa. Com uma população mundial cuja média de idade aumenta cada vez mais, Villaverde nos alerta para a crescente necessidade de estudos nesta área, em especial aqueles que se situem no cruzamento entre o processo de envelhecimento e a sua consequência para as formas de vida urbanas.

Em uma das resenhas temos como objeto um livro que nos traz diretamente para o tema dos mega eventos, “*Olympic dreams: the impact of Mega-Events on local politics*”. Nesta publicação os autores desenvolvem três estudos de caso a respeito de mega-eventos norte-americanos para investigar quais os seus desdobramentos na esfera da política local. Na outra resenha, que se debruça sobre o texto de Erik Swyngedouw, “*The post-political city*”, é levantada a discussão sobre que sentidos os termos ‘cidade’ e ‘política’ tomam nos debates contemporâneos que versam a respeito do desenvolvimento de políticas urbanas.

Por fim, dentro da política editorial da nossa revista, que é a de abrir espaço para contribuições que escapem dos moldes que delimitam os textos acadêmicos, permitindo novos formatos ao pensamento, e que, ao mesmo tempo, ofereçam aos estudantes de pós-graduação uma oportunidade para darem os primeiros passos de divulgação das suas pesquisas, trazemos, nesta sétima edição, a contribuição de duas estudantes de Planejamento Urbano do IPPUR/UFRJ. A primeira delas, na forma de ensaio fotográfico, traz o olhar da mesetranda Vanessa Duarte Ferreira sobre o cotidiano da tradicional Praça Afonso Pena, no bairro carioca da Tijuca. A segunda, que se transformou na seção especial desta edição, toma a forma de um original “Guia de ventos” da capital do Rio de Janeiro, desenvolvido por Ticianne Ribeiro como parte das atividades de sua especialização.

Deixamos vocês, então, com este que é o nosso último número deste ano, desejando-lhes uma boa leitura. Na certeza de que o ano que se iniciará trará de volta este espaço que reúne os nossos leitores à novas e proveitosas contribuições que tratam sobre os diversos aspectos da vida urbana, desejamos a todos um excelente final de ano, e um produtivo e inovador 2012! Até a próxima edição! ■

## *agradecimentos*

Agradecemos aos nossos pareceristas, abaixo mencionados, pela valiosa contribuição que têm prestado à seleção dos artigos publicados na *e-metropolis* ao longo deste ano.

Dr. Diogo Azevedo Lyra  
Msc. Joisa Maria Barroso Loureiro  
Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro  
Dr. Emílio Merino  
Dr. João Alencar Oliveira Júnior

# Índice

nº 07 ▪ ano 2 | dezembro de 2011

## Capa

- 08 A cidade perversa e o esgotamento do prazer  
*The perveted city and the exhaustion of pleasure*  
Por Olgária Matos

## Artigos

- 19 É possível pedalar nas metrópoles? A experiência em Curitiba  
*Is it possible to ride in the metropolis? The experience in Curitiba*  
Por Luís Antonio de Andrade e Silva



## Resenha

- 29 Movimentos populacionais metropolitanos e algumas relações socioespaciais  
*Metropolitan population movements and some socio-spatial relations*  
Por Érica Tavares da Silva
- 73 A observação dos megaeventos como leitura da política urbana  
*The observation of mega events as reading the urban policy*  
Por Nelma Gusmão

- 44 Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição  
*How to turn the right to mobility in indicators of public policy? A contribution*  
Por Renata Florentino

- 57 Periferia e metrópole na história da sociologia  
*Suburb and metropolis in the history of sociology*  
Por Raewyn Connell

## Entrevista

- 68 O paradoxo do envelhecimento  
*The paradox of aging*  
Por Manuel Villaverde Cabral

- 77 A polis sem política  
*The polis without political*  
Por Camilla Lobino

## Especial

- 80 Guia de ventos  
*Wind Guide*  
Por Ticianne Ribeiro

## Ensaio

- 84 Imagem poética da praça Afonso Pena  
*Poetic picture of square Afonso Pena*  
Por Vanessa Duarte Ferreira

## ficha técnica

Projeto gráfico e editoração eletrônica  
Paula Sobrino

Revisão  
Aline Castilho

A Ilustração de capa foi feita por **Flávia Araújo**, arquiteta e urbanista, doutoranda em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR/UFRJ.

flaviaaraujo@observatoriodasmetropoles.net

Olgária Chain Féres Matos

# A cidade perversa

## e o esgotamento do prazer

O objetivo deste ensaio é analisar as transformações no sentido da sociabilidade a partir do momento em que o dinheiro se estabelece como ideal de uma civilização, de tal modo que a modernidade vem a ser a imersão do homem no reino da matéria e as conseqüências do “desaparecimento dos vestígios do pecado original”. Do “vivere civile” florentino à esfera pública iluminista passou-se ao desencantamento psíquico e ao da cultura, resultando uma cultura do excesso e do esgotamento do prazer.

Em suas reflexões sobre a metrópole moderna e a filosofia do dinheiro, Simmel indica as mudanças no sentido da vida em comum dos homens. Se o primeiro espírito do capitalismo valorizou a parcimônia e o segundo, o trabalho e o mérito de cada um, isto se deveu ao fato de que o dinheiro ainda não se estabelecera de forma hegemônica na instituição do social. A nova organização do tempo, a difusão, a partir do século XIX, dos relógios de bolso, a taylorização do trabalho operário e sua proletarização são a forma de acumulação do capital na metrópole cuja estrutura é a economia e a tecnologia, universalizando-se a pregnância do dinheiro como ideal de uma civilização.

Simmel trata do novo espírito do capitalismo tomando por eixo o dinheiro que passa a determinar todas as esferas da vida, mesmo aquelas que, no passado, eram autônomas com respeito às necessidades materiais imediatas e à economia, determinando a obsolescência de valores como a honra e o juramento que, na tradição da Grécia e da Idade Média, marcaram a política: “o juramento é”, afirmava Licurgo, o que mantém unida (*to synecon*) a democracia”. O juramento era a garantia da eficácia de uma asserção ou ato, a segurança de sua veracidade e realização: “Individual ou coletivo, o juramento só o é por aquilo que ele reforça e soleniza: pacto, engajamento, declaração. Ele prepara ou conclui um enunciado

**Olgária Chain Féres Matos**

é professora titular da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

[olgaria@uol.com.br](mailto:olgaria@uol.com.br)

oral, o único a possuir um conteúdo significante, não enunciando nada por si mesmo. É, na verdade, um rito oral, frequentemente completado por um rito manual de forma, aliás, variável. Sua função consiste não na afirmação que ele produz, mas na relação que ele institui entre a palavra pronunciada e a potência invocada.”<sup>1</sup> Ligado, na origem, à dimensão religiosa, o juramento, não obstante, tinha força jurídica que reunia juramento e fé pelos quais cada um se abandona à confiança de um outro de quem recebe proteção. Com o declínio do *homem religiosus*, a ideia da sacralidade do juramento migrou para a esfera pública separada da vida privada e para o respeito às Leis contratadas em sociedade, o juramento consistindo na conformidade entre as palavras e os atos.

Diluindo a diferença entre o espaço público e o da afetividade, o dinheiro e seu correlato, o mercado, convertem o próprio “Eros” em mercadoria. O prestígio do dinheiro e seu estabelecimento como valor correspondem à mercantilização de todas as esferas da vida, selando o fim do papel filosófico e existencial da cultura.

Em ‘A Cultura do Renascimento’, J. Burckhardt encontra nas cidades da Renascença italiana o momento de fundação do *vivere civile*, o processo civilizatório significando distância com a rudeza e a selvageria, mas também uma experiência do tempo contrária à idolatria do útil e do trabalho. É o tempo livre das atividades necessárias à autoconservação, aquele dedicado aos saberes cuja finalidade é interior a si mesma – como a literatura, as ciências e as artes, e que se encontram na origem da própria noção de cultura. Identificando cultura e estética<sup>2</sup> na constituição da vida política, o *vivere civile* se dirige para o futuro, desconhecido e imprevisível, para isso redescobrimo as fontes de civilidade de que o moderno procede, cujo apogeu se encontrou na cultura e nas instituições da Grécia antiga, cânone da excelência a ser “imitada”. Para Burckhardt, apenas com os grandes filósofos se inicia uma autêntica grandeza na qual se associam política e graça, a *kháris* e a fascinação do inexplicável da beleza:<sup>3</sup> “se amamos é porque algo

de indefinível se acrescenta à beleza – um movimento, uma vida, uma aura que a torna desejável e sem os quais a beleza permanece fria e inerte [...]. No amor se tem um ‘a mais’, existe nele algo de injustificado. E isso, que nas coisas corresponde a esse “a mais”, é a Graça, é a vida em seu mistério mais profundo.”<sup>4</sup> Opondo a *urbs* ao campo, a polis ao *ruris* e a polidez ao *ruralis*, a cidade é o espaço da vida em comum segundo os valores da democracia e da filosofia, da política e da contemplação, da ética e da estética.

A Grécia clássica e o Renascimento italiano consideraram a cidade e suas edificações como memória histórica, a arquitetura expressando a quintessência da cidade, extrovertendo seu *ethos* e o de seus moradores. Ela é sua forma de vida, sua perfeição e seus *exempla*: “se dos grandes homens fica a fama, no caso do edifício temos quase um efeito similar: a seu modo um pelo outro rende a nós longa fama deles, tal como pelos escritos temos notícia de muitos homens dignos de grande fama devido às grandes coisas que fizeram, isto é, aos grandes edifícios que empreenderam; a fama do edifício se deve a sua magnitude e beleza, assim como a do homem que, pelas grandes e belas coisas que tem feito, permanece.”

Porque a arquitetura é a arte de construir e de se construir, ela é um saber ecumênico por sua dignidade e persistência no tempo. Nela se encontram, harmonizando-se, a busca do bem-viver e o “conhecimento geral”: “A lhe propiciar um conhecimento enciclopédico, o saber teórico do arquiteto, se pouco modifica o estatuto técnico, consoma com suas ‘explicações’ a faculdade deliberativa, a tomada de decisões, liberando a arte do empirismo preso ao saber fabril e elevando-a a um plano superior de atividade intelectual. Óbvio que tão larga erudição também majora a dignidade do arquiteto pela autoridade de seus arrazoados, pois o conhecimento das muitas disciplinas lhe capacita o juízo científico sobre as obras das outras artes, o que não coincide com o domínio prático para exercê-las”<sup>5</sup>. A “autonomia intelectual” se encontra na tradição renascentista do tratado de Vitruvius (século I), na capacidade de o arquiteto dominar a gramática das artes, segundo a ideia de uma “filosofia prática” no sentido que lhe atribuiu Aristóteles de *philia* como condição da vida política, única apta a enfrentar as derivações da sorte<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Benveniste, “L’Expression Du serment dans La Grèce ancienne”, pp 81-82, apud Agamben p 11.

<sup>2</sup> Foi Schiller quem, pela primeira vez, compreendeu o conhecimento da cultura como fenômeno estético. As Cartas sobre a educação estética do homem manifestam que, tão somente pela educação estética o homem se encaminha para a liberdade política, evitando os perigos do estado de natureza em que a violência é soberana, e a barbárie – na qual princípios intelectuais e abstratos se impõem pela vontade do Estado, como na Revolução Francesa a que Schiller se refere.

<sup>3</sup> A beleza clássica agrega a harmonia, a proporção, a simetria, o equilíbrio, o ritmo e a medida que se expressam na leveza, no brilho, na luz, na alma e em sua eternidade.

<sup>4</sup> Cf. Hadot, Pierre, Plotino e La semplicità dello sguardo, trad. M. Guerra, Ed Einaudi, Torino, 1999, p 31.

<sup>5</sup> Hadot, P., op cit, idem, p 31.

<sup>6</sup> Cf. Aristóteles, livro VIII < Ética a Nicômaco > La BOétie, E., Discurso da Servidão Voluntária, trad laymert Garcia dos Santos, Ed Brasiliense, 1983; Chauí, Marilena, “ O Mau Encontro”, A Outra margem do Ocidente, org Aduino Novaes, ed Cia das Letras/Minc/Funarte, 1999.

A vida em uma comunidade política é o domínio da *parrhesia*, do franco dizer, em que nada permanece no plano das segundas intenções. O franco-dizer diz respeito não a um encontro circunstancial ou senso de oportunidade, mas que, para se consolidar pelo uso e pelo costume, requer dizer o verdadeiro, em uma relação estável e durável, conformada na amizade. Ele contém a ideia do governo dos homens, devedor da elaboração ética do indivíduo, capaz de fazer valer um discurso da verdade, mesmo em completa oposição aos outros: “o franco-dizer é, em poucas palavras, a coragem da verdade daquele que fala e tem a coragem de dizer, a despeito de tudo, toda a verdade do que pensa.”<sup>7</sup> A *parrhesia* produz laços e assegura a continuidade da vida em comum, ao mesmo tempo que suscita a reflexão sobre o limite de uma palavra e os riscos que ela comporta. Por isso ela supõe ponderação, prudência, o bem dizer e a escuta atenta. O franco-dizer é, por isso, um belo dizer. Não por acaso, Afrodite – a deusa dos sorrisos – preside a assembleia do povo, feita de elegância e graça: “para os gregos a *kháris* não emana apenas da mulher ou de todo ser humano cuja beleza jovem faz ‘brilhar’ o corpo (especialmente os olhos) com um esplendor que provoca o amor; emana também das bijuterias cinzeladas, das joias trabalhadas e de certos tecidos preciosos: a cintilação do metal, o reflexo das pedras nas águas diversas, a policromia da tecelagem, a variedade dos desenhos que figuram sob forma mais ou menos estilizada, uma decoração animal ou vegetal, que evoca muito diretamente as forças da vida, tudo concorre para fazer do trabalho da ourivesaria e do produto da tecelagem uma espécie de concentração de luz viva de onde irradia a *kháris*.”<sup>8</sup> O luxo público, com a beleza de sua simplicidade e o máximo de efeitos sobre a alma, constitui o *ethos* da polis, e as formas de habitação e coabitação são a *philia* social. No *philos*, se encontram os indivíduos que assim se designam uns aos outros como amigos, referidos às necessidades que fazem partilhar os mesmos lugares de estar, os modos de vida e o cuidado de todos para uma comum sobrevivência e arte de viver.<sup>9</sup> Essa *philia* que se traduz por “amizade” era o laço considerado indestrutível para o *ethos* (o caráter) do lugar onde se realiza a comunidade do habitar e do viver.

Morada, amizade e virtude se encontram nas edificações que são instituições, *institutis*, ensinamentos: “nas vilas e casas romanas do período tardo-

republicano e augústeo se multiplicam as coleções de estátuas dos grandes poetas e filósofos helenos [...] ostentados como ícones de erudição e polidez pelos cultores do ‘viver à grega’. No curso dos séculos III e II a C. às estátuas de gênero dos filósofos – cínicos, estoicos, epicuristas *et alii* –, tipificados por gestos, trajés, cortes de cabelo ou barba, a evocarem suas doutrinas e condutas de vida –, sucede uma caracterização mais “realista” das distintas personalidades do passado, mediante ‘retratos de invenção’ que visam evidenciar a concordância entre os *étbe* dos escritos e os *biói*, as biografias do autor [...]. A nota personalista não discrepa, por certo, do valor exemplar dos ensinamentos”<sup>10</sup>. Os saberes que se aproximam e se acrescentam não se separam do aperfeiçoamento moral, do conhecimento de si pela mediação da cidade. Experiência fundante como o confirma o patrono da filosofia grega, Sócrates, homem a quem não agradava a vida no campo, mas sim o rumor da cidade.<sup>11</sup> Certamente Sócrates não é insensível aos encantos da natureza, mas afirma que ela lhe é estranha: “é que eu gosto de aprender; ora, o campo e as árvores não querem me ensinar nada, enquanto que os homens da cidade o fazem.”<sup>12</sup> Em meio aos cidadãos de Atenas, o espírito se encontra sempre em atividade porque a sonolência é o risco do pensamento, da paralisia da razão: “não é o erro que se opõe ao progresso da verdade, mas a indolência, a teimosia, o espírito de rotina, tudo o que leva à inatividade. [...] [Entre os antigos povos da Grécia] os espíritos estavam sempre em atividade, a coragem sempre excitada; as luzes do pensamento cresciam a cada dia.”<sup>13</sup> Eis por que Sócrates se afasta do estudo da física, pela convicção de que a vida ética obedece a exigências próprias diversas daquelas que regem a natureza. Não somente porque o conhecimento dos fenômenos naturais é inacessível ao homem, o saber da física incerto, nossa inteligência limitada e nossa natureza imperfeita – como o testemunham os desacordos incessantes dos filósofos que aspiram conhecê-los –, como, mais que tudo, ela é inútil e até mesmo prejudicial se se desvia das verdadeiras questões, aquelas que se perguntam sobre o fim último das coisas, sobre o homem. A interrogação “como viver” é mais urgente do que postular que “o entendimento tem sete ou doze categorias”. Se o mundo é aristotélico ou kantiano, vem depois

<sup>7</sup> Foucault, Le gouvernement de soi et des autres, t 2, Le courage de la vérité, Cours du Collège de France, 1983-1984, ed Seuil, 2009, pp 352.

<sup>8</sup> V. Vernant, J.P, Mito e Pensamento, 1973, a, pp 272-273.

<sup>9</sup> Cf Benveniste, E., Vocabulaire des institutions indo-européennes.

<sup>10</sup> Cf. D’p Agoatino, Mário Henrique, A Beleza e o Mármore, Ed Annablume, SP, 2010, pp 35

<sup>11</sup> Cf o preâmbulo do Fedro, de Platão, diálogo que dramatiza Sócrates em companhia de Fedro, acompanhando o rio Ilisso e saindo da cidade de Atenas.

<sup>12</sup> Platão, Fedro, 230d.

<sup>13</sup> Turgot, apud Walter Benjamin, “Teoria do Conhecimento, Teoria do progresso”, in Passagens, trad. Cleonice Mourão e Irene Aron, Ed UFMG, 2006, pp 520-521.

da ética.<sup>14</sup> Se na tradição grega e romana as esculturas representam “homens ilustres”, sábios, filósofos e seus valores morais, o Renascimento, de Montaigne e Rembrandt, será a época do autorretrato, da reflexão do homem considerado por si mesmo no sentido do autoconhecimento, mas “se conhecer para se refazer”. Cada um se relaciona com um modelo porque se reporta a si mesmo na forma da imitação e do embelezamento de si, tal como Aristóteles o formulara em sua *Poética*<sup>15</sup> em relação ao ofício do artista que toma a decisão tanto estética quanto ética e política de aprimorar o rosto representado: “os bons pintores ao fazer retratos semelhantes [ao que imitam], também os pintam mais belos.” Sabe-se também que, por um acordo jurídico, pintores e escultores gregos se comprometiam a enobrecer, embelezando as personagens representadas. Este “suplemento de beleza” que também se encontra na arte da construção é o que consome a semelhança do belo sensível e da beleza moral. O aprimoramento de si vinculado ao laço social é o significado do construir e do habitar que o Renascimento denominará “artes liberais”, não apenas porque se adquirem graças e através dos livros, da leitura e da escrita, mas porque liberadas das preocupações da autoconservação. De onde o *vivere civile* compreende o ócio – as atividades filosóficas, artísticas e literárias, aquelas cuja finalidade não é o útil –, pois a vida biológica não é o fim último da vida civil, mas sim a busca da “virtude e conhecimento”.

Por isso, Vitruvio elogia os *escriptores*, se contrapondo aos costumes de seu tempo que premiam os exercícios do corpo e a “cultura dos esportes” sem cuidarem do ideal de espírito: “estupefato com a disparidade entre as profusas honras tributadas aos atletas e as parcas aos escritores, [Vitruvio] adverte que os primeiros, com seus exercícios, cuidam do próprio corpo, cobiçando uma fama breve e que declina com o físico, os últimos com seus escritos, reforçam a inteligência pessoal e a de todos os mais, instruindo e apurando seus espíritos com os ensinamentos de seus livros, préstimos perpétuos de infinitos serviços à humanidade”<sup>16</sup>. Razão pela qual o Renascimento criou os *studia humanitatis* com os quais se constitui o Ideal de Ego de uma cidade através de edificações que consagram valores comuns compartilhados, tudo o que transforma uma população dispersa em um mesmo território em *demos*, em povo, este sentimento de pertencer a um espaço comum de que todos se julgam inseparáveis. A arte de viver – a *techné tou*

*biou* – é a “técnica” do governo de si e dos outros. Como Foucault observou, essa arte requer tempo livre, o ócio presente no longo período que influenciou de Roma à Renascença, com o epicurismo e o estoicismo: “nenhuma técnica, nenhuma habilidade profissional podem ser adquiridas sem exercício; também a arte de viver, a *techné tou biou*, não pode ser aprendida sem uma *askésis* que é preciso entender como um exercício de si por si mesmo; aí estava um dos princípios tradicionais aos quais os pitagóricos, os socráticos, os cínicos haviam dado grande importância. Parece que, entre as diversas formas destes exercícios (que comportavam abstinências, memorizações, exames de consciência, meditações, silêncio e escuta do outro), a escrita – o fato de escrever para si e para outrem – passou a desempenhar mais tarde um papel considerável.”<sup>17</sup>

Partícipes desta educação ética foram as construções romanas trazidas da Grécia, segundo a noção de decoro (conveniência), magnificência, *sollertia*, *dignitas* e graça: “no novo fórum conexo ao de Júlio, soberbas colunas alteiam um edifício majestoso, no qual a *publica magnificentia* cuida de nobilitar um programa artístico escrupuloso com as prerrogativas do decoro [...]. As alusões a Augusto, mediatas, se subordinam à exaltação das virtudes cívicas e de devoção às divindades ancestrais. Ainda sob a batuta de Cícero, a proscricção da retórica ‘asiática’ altissonante e desprovida de *gravitas* (solenidade) e *auctoritas* (majestade), próprias ao funcionário público, reverbera por toda parte, num difuso jogo de espelhos entre poesia e artes visuais, entre as palavras e as pedras”<sup>18</sup>. Acrescentem-se as implicações entre arte e literatura, na aliança entre conhecimento, ética e estética – o que abrangia, em seus modelos gregos, a arte da guerra. Com efeito, Platão se pergunta, nas Leis, como se deve fazer para que um general e um guerreiro sejam bons: “para delimitar um campo, tomar praças fortes, fazer recuar ou avançar um exército e executar todas as manobras de rotina, seja nas batalhas, seja durante a marcha, o general será mais ou menos hábil segundo for ou não geômetra”.<sup>19</sup> Diferenciando-se da geometria grega, a partir do cartesianismo a ciência abstrata dos modernos esquadrinha o espaço, fazendo dele um “continuum simultâneo” que abole as distâncias, reduzindo-as a um ponto de proximidade. A geometria platônica, ao contrário, é modelização perfeita, o Modelo do Modelo, o que prepara para o mais elevado, o sublime, o Belo e o Bem.

Associando conhecimento e estética, a verdade –

<sup>14</sup> Cf. Camus, A., O Mito de Sísifo.

<sup>15</sup> Aristóteles, *Poética*, trad. Eudoro de Souza, Ed. Abril Cultural, SP < 1973, 54b8.

<sup>16</sup> Cf. D’Agostino, Mário Henrique, *A Beleza e o Mármore*, Ed. Annablume, SP, 2010, p. 34.

<sup>17</sup> Foucault, M., “L’Écriture de soi”, in *Dits et Écrits*, II (1976-1988), Ed. Gallimard, 1999, p. 1236.

<sup>18</sup> Cf., D’Agostino, M.; H., op. cit. pp. 100-101.

<sup>19</sup> Platão, as Leis.

*alétheia* – é nua, como o corpo é nu. Que se pense na estatuária grega de que emana, ao olhar, a *charis* – a alegria, a beleza e a graça –, manifestando a vívida beleza que participa da realidade que a ilumina e transcende, o divino ou a verdade, presentificando no visível o belo inteligível. Herdeiras das antigas estátuas culturais, a arte e a filosofia preservariam – na *opsis* (visão) e no *logos*, o valor quase mágico da beleza que se encontra nas alturas supraceléstes e constitui sua aura e sua alma. Assim, quando Helena abandona Esparta por Páris e Tróia, Eurípidés lamenta o palácio real cujas estátuas ficaram “vazias dos olhos.” E na *Eneida* Virgílio estima os gregos pela excelência de uma arte capaz de “forjar bronzes [...] que respiram, de ‘extrair vultos vivos do mármore’”<sup>20</sup>

A beleza antiga, fundada nos valores da filosofia clássica, se consagra no espaço da cidade, na democracia e na república, uma vez que a arquitetura como *prima philosophia* diz respeito à isonomia e à isegoria, segundo os ideais de moderação, equilíbrio, saúde e bem-estar. O conhecimento não é uma questão tão somente de ciência, mas de sabedoria; e aquelas obras admiráveis, guardadas na memória graças aos escritores, fazem venerar o antigo no sentido de que essas obras têm vida tão longa quanto sua fama. Por isso, o *vivere civile* – da Grécia ao Iluminismo – concebeu a “maioridade política” e a ideia de que todos os homens são iguais porque igualmente legisladores. E na tradição de Platão e Aristóteles, a pólis requeria um alto grau de escolaridade e de educação do povo, condição e consequência de uma cidade “bem policiada” – que tem bons costumes e cidadãos virtuosos. A “cidade excelente”, “primorosa” se alcança na passagem da vida comunitária para a vida propriamente política. Na Atenas do século V a.C., as reformas de Clístenes substituíram o chefe tribal, o comando militar e o poder do sacerdote pelo indivíduo isonômico em sua singularidade, processo sempre renovado, pois a polis é o teatro de sua individuação. Esta é inseparável da cultura escrita uma vez que apenas ela permite o acesso “a uma memória material das coisas lidas, ouvidas ou pensadas.”<sup>21</sup>

A memória literária e escrita marcou o humanismo no sentido de a cidade se constituir como um contraesquecimento que, a partir dos gregos, os romanos compreenderam estilizando a *scholé*: no *otium cum dignitate*, o tempo livre dos negócios comerciais ou políticos. Tempo da liberdade intelectual, ele é o vazio necessário para a reflexão sobre o futuro e negócios futuros – *in otio de negotiis cogitare*, o paradoxo de uma “preguiça laboriosa” – *otium negotiosum*,

tempo da leitura e da escrita. Tempo, também, da “paz interior”, do descanso do serviço militar ou da guerra, o ócio dos romanos suspeita da *scholé* grega, da especulação intelectual, mais voltado para a vida prática e o “lazer inteligente”. Quanto à *scholé*, ela era também, naquele tempo, necessária para a saúde do corpo e da alma. Com efeito, a medicina antiga considerava que “pensar é o passeio da alma”, impulso ou aptidão para sair de si, anunciando “o parentesco que, desde muito cedo, criou-se entre olhar e pensar, preparando a afirmação renascentista dos olhos como ‘o mais espiritual dos sentidos’ e consumando a passagem do olho ao espírito.”<sup>22</sup> Por isso, o significado de teoria—*teo-orein* é “o olhar de Deus”, é “olhar com cuidado”, como Deus, é ter “cuidado com o ver” – é uma forma de atenção que, em filosofia, se chama contemplação.

A aceleração do tempo e a fragmentação perceptiva que ela implica substituem a contemplação, a “imersão nos objetos”, pela dispersão, fenômeno analisado por Walter Benjamin em seu ensaio “A Obra de Arte na Época de sua Reprodutibilidade Técnica”, em que a “recepção distraída” se associa ao desaparecimento da aura das obras, de seu elemento “ritual de culto”, de cujas formas emanava o sagrado invisível. A perda da aura das obras e, de maneira geral, do mundo da cultura teórica e contemplativa, se inscreve, segundo Benjamin, no advento da metrópole moderna e das massas. Com sua paixão pela proximidade das coisas, a aura desaparecida – seu halo que a ligava à tradição<sup>23</sup> – diz respeito menos à mudança nas obras de arte do que ao sujeito que as percebe. É a capacidade de perceber objetos auraticamente que se desfaz<sup>24</sup>, em consequência da transformação de nos-

<sup>22</sup> Chauí, Marilena, “Janela da Alam, espelho do Mundo, in O olhar, ed Cia das Letras, SP,2003, pp 41-42.

<sup>23</sup> Para que uma tradição seja transmitida é preciso que as experiências passadas possam ser incorporadas pela experiência presente dos indivíduos através de seus artefatos. Mas como estes objetos, por sua disponibilização através da reprodutibilidade técnica, estão privados de seus contextos espaço-temporais originais e testemunhos e dos testemunhos históricos ali sedimentados, o que não é passível de reprodução – a aura – não pode ser transmitido.

<sup>24</sup> Walter Benjamin atribui a decadência da aura à “degeneração cada vez mais profunda da burguesia imperialista.” Com efeito, este fim de uma “burguesia revolucionária” são as tecnologias que revolucionam o cotidiano, restando à cultura de massa ou indústria cultural parasitar a “cultura dos pobres”, sua estética, universalizando o gosto das periferias das cidades, desde a moda até a produção musical. Neste sentido, a ideologia dominante não é a das classes dominantes, mas dos dominados expropriados pela impossibilidade de criação da classe dominante formada, ela também, na cultura capitalista, sem valores transcendentais, puramente materiais. (Cf. “Pequeno ensaio sobre a fotografia”, Seleccionados Writings, livro verde ou “A Obra de arte”).

<sup>20</sup> D’Agotino, M.H., A Beleza e o Mármore, op cit p 160.

<sup>21</sup> Cf. Foucault, M., “L’Herménétique Du Sujet”, in Dits et Écrits II-1976-1988, ed Gallimard, pp1172 e ss.

sa experiência do espaço e do tempo, resultante das revoluções tecnológicas. A “proximidade na distância e a distância na proximidade” era a aura, o indizível, o inexponível, o irreproduzível, porque da aura não há cópia. Porque a aura é olhar um objeto e sentir-se olhado de volta, porque esta troca de olhares supõe que o contemplado o é em sua presença - *hic et nunc*, esta situação mágica não poderia mais existir na sociedade de massa e do mercado que tudo iguala para fins do consumo. Aqui, em vez de absorver as obras, a massa é absorvida pelo produto. Neste sentido, W. Benjamin observa, em seu ensaio “Alguns Motivos em Baudelaire”<sup>25</sup> que o público, em seu afã consumista, possui o *pathos* da proximidade, quer abolir as distâncias para se liberar da “aura opressiva” dos bens culturais. A modernidade é, pois, o colapso da distância: “da distância espacial nos frenéticos embates da multidão na cidade, colapso da distância social através da uniformidade do trabalho assalariado, colapso da distância temporal na espasmódica acumulação de momentos vazios – em suma, a oclusão da distância aurática através da amorfa homogeneidade do dado”<sup>26</sup>. O valor de exposição, preterindo o culto e a contemplação, é, melhor dizendo, valor de exibição, no qual se expressa universalizando-se, o valor de mercado, antes de qualquer valor intrínseco à própria obra, a tal ponto que a própria ideia de arte está em questão. Neste sentido, Benjamin observava que o culto religioso, bem como sua migração para a obra de arte, transferiu-se para a mercadoria e para a obsolescência constante.

O capitalismo mundializado tende a unificar o tempo global segundo a religião capitalista do cálculo e do interesse, que proíbe o ócio<sup>27</sup>, modernidade pouco afeita à contemplação e à atenção, saturada de ativismo, imagens e coisas. Na grande metrópole dá-se a perversão do tempo, a começar por Benjamin Franklin que concebe uma nova ideia da convivialidade e da amizade, não mais tecidas nos laços da confiança, estima e afabilidade, mas no crédito e na amortização de empréstimos como nova racionalidade social: “se se interroga um jovem empresário so-

bre o sentido de uma atividade sem trégua, porque [os *manangers*] jamais estão satisfeitos com o que já possuem [...], ele responderá que seus negócios e essa atividade incessante se tornaram simplesmente indispensáveis para sua existência.”<sup>28</sup>

Nessa atividade acelerada e por princípio ilimitada, não é possível criar ou reconhecer valores, pois estes necessitam de relações estáveis e laços duradouros; com o que se desfaz a diferenciação do proibido e do permitido, os únicos valores sendo antivalores porque provenientes do mundo material. Em seu ‘Ensaio sobre o Mal absoluto’ (1795) Kant entende por perverso todos os valores que não emanam da lei moral, mas da matéria, da liberação de impulsos e paixões e não mais do “espírito”: “a maldade”, escreve Kant, “(*vitiositas, pravitas*) [...] é a inclinação do livre-arbítrio, as máximas que subordinam os móveis decorrentes da lei moral a outros móveis. Ela pode também se denominar perversidade (*perversitas*) do coração humano, porque ela perverte a ordem moral relativamente aos móveis do livre-arbítrio, a maneira de pensar é assim corrompida na raiz e por isso o homem é marcado como mau.” Na linhagem do pensamento clássico, Kant compreende que toda lei moral se ordena pela noção de limite, todo ultrapassamento sendo desproporção, descomedimento e *hybris*.

Neste sentido, Platão fundou, para o Ocidente, a ideia de desregramento dos desejos como desordem da alma, evocando sua desmedida como o que transforma razão em tirania, as paixões em paixão da glória, vaidade em ambição, os prazeres dos sentidos em concupiscência, cuja continuidade se encontra em Santo Agostinho, que denominou *libido sentiendi*, o excesso dos prazeres dos sentidos, *libido dominandi*, a paixão de possuir sempre mais, exercendo poder sobre corpos e consciências, e *libido sciendi*, a paixão de ver e de saber ilimitados. Avidéz e excesso, ligados ao corpo, são, como já o observaram os gregos, *pleonexia*<sup>29</sup> – desejo de ter e ver cada vez mais, – diretamente vinculados à *porneia*, ao sexual.

“Cidade perversa” é a expressão com a qual Dany-Robert Dufour denomina a cidade contemporânea: “quando a pornografia era proibida, ela constituía um mundo à margem do oficial, ao qual só se acedia por portas bem guardadas, fechadas [...]. A partir do momento em que o pornô se encontra amalgamado ao mundo oficial, ele se torna parte integrante de um novo mundo no qual se ultrapassou a diferença entre o pornô e o não-pornô. Um novo mundo que se caracteriza por ser, de certo modo, pós-pornográfico”<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Weber, op cit. pp 72-73.

<sup>29</sup> Platão desenvolve a teoria da *pleonexia* nos livros I e II da *Reepública*.

<sup>30</sup> Dufour, *La Cite Perverse*, p 15.

<sup>25</sup> GS 1.2,p 696.

<sup>26</sup> ComaY, Rebecca, “Enmarcando la Redención:aura, origen,tecnología en Benjamin y Heidegger, in Walter Benjamin, Culturas de la Imagen,org Alejandra Uslenghi, ed Eterna Cadencia, BA, 2010, p.147.

<sup>27</sup> Com o protestantismo houve a condenação da vida monástica contemplativa, que diferenciava o ócio do negócio, a vida ativa da vida meditativa, com a transformação do ócio em negócio, pois “ tempo é dinheiro”: “o trabalho”, escreve Weber, “deve se realizar como se fosse um fim em si – uma vocação (Beruf). Ora, um tal estado de espírito não é um produto da natureza [...].É o resultado de um longo, de um perseverante processo de educação Cf. Weber,M. A ética Protestante e o Espírito do Capitalismo, Ed. Presença, Lisboa, 1990,p 50.

A *porné* alia-se à ideia de “prostituir”, pois prostituir é “expor”<sup>31</sup>. A pornografia é, pois, apresentar na cena o que geralmente não se mostra em público. À *porné* se associa o verbo *peméni* que diz respeito a tudo que se obtém mediante compra e venda, mercadorias em geral e indivíduos em particular. O que não significa que todas as atividades de compra e venda sejam pornográficas, pois bastaria aqui a fórmula de Kant – o que tem um valor de compra e venda pode ser trocado ou substituído por um equivalente e tem um preço, mas o que não se negocia é tudo o que não tem preço, mas dignidade. Sob o signo da *pleonexia*, tudo pode ser comprado – pessoas e opiniões, valores e justiça, o sexo que se pretende ter e a progenera. Abandonado o princípio kantiano da dignidade, a ética é substituída pelo mercado como sucedâneo da busca da felicidade, estranho a qualquer ordem moral.<sup>32</sup> O capitalismo de consumo é, por sua natureza, a desinibição de todos os tabus, da linguagem à sexualidade, a que se associam as mídias digitais e o “contato virtual” entre os frequentadores da rede.

Ao tratar das mudanças na noção de hedonismo no capitalismo contemporâneo, Marcuse, por sua vez, se refere à moralização do prazer e suas limitações pela “cultura afirmativa”, fundada no sujeito edipiano e no sentimento de culpa, do ponto de vista subjetivo, e no sentimento da vergonha como moral social, e o advento do indivíduo atomizado na sociedade de massa midiática: “A moralização do prazer foi a forma histórica sob a qual essa sociedade conciliou a satisfação das necessidades e dos impulsos particulares com o interesse geral. [...]. O protesto hedonista do indivíduo isolado em seu interesse particular é amoral [...]. A rebelião amoral escapa também àquela moral que vincula a ordem estabelecida com uma ordem racional e feliz.”<sup>33</sup> Relações amorais

e sem conflitos éticos são as virtuais que comportam o “horror ao contato”, convertido em injunção ao prazer (ao gozo, dizem os lacanianos): “[o capitalismo moderno] produz seres sem desejo, mas entregues ao prazer. A diferença é essencial, o desejo obriga a ascese para tentar se exprimir, o prazer supõe o consumo imediato.”<sup>34</sup> Diferencia-se o erotismo da mera sexualidade explícita uma vez que o erotismo é uma experiência afetiva aliada ao negativo, ao decoro e ao pudor, à ideia de tabu e de sua transgressão.

Na Grécia antiga e na tradição do Ocidente, *diké* e *aidós* – justiça e pudor – regulavam as relações sociais. Se os poetas como Hesíodo os consideram divindades, para a filosofia constituem os fundamentos da própria ordem política. Porque a justiça se manifesta no julgamento de um delito e na sentença correspondente, o pudor é extrajurídico, designando um sentimento de respeito e de obrigação diante de todos a quem se esteja ligado por parentesco ou amizade em razão da eminente dignidade que representa: “sobre o *aidós* são fundadas todas as ligações sociais que são estreitamente jurídicas, pois prescinde daquilo que a cada um é devido segundo a lei. Eis por que, aos estudiosos modernos, *aidós* pareceu semelhante à relação social instaurada pelo dom, pelo *potlatch*, [...], movido não por constrangimento, mas por liberdade, prescindindo da troca mercantil, da equivalência, implicando relações de reciprocidade, cujas manifestações são independentes do cálculo e da medida, porque envolvem a confiança e a honra.”<sup>35</sup> O respeito não necessita do temor ou da força pois ele é interiorização de uma regra, como o era “respeitar a palavra dada”: “o respeito é uma virtude. É a expressão por excelência do comportamento moral e não apenas ético, aquele pelo qual cada indivíduo exerce sobre si mesmo um controle e reconhece um limite intransponível [...]. O respeito é contenção, suspensão do ato de insolência ou blasfêmia, violento ou mais sutilmente destruidor. Ele coloca silenciosamente este limite que não é puramente racional e que provavelmente se alimenta de um sentimento do sagrado.”<sup>36</sup> Se o *aidós* – pudor ou vergonha – se vinculava, de imediato, ao vestir-se e ao cuidado com o dizer, a modernidade capitalista não se organiza mais segundo os valores da discrição, da conveniência e da contenção. A indistinção do público, do privado e da esfera da intimidade<sup>37</sup> leva a tudo expor em público

<sup>31</sup> Prostituir: pro - o que está “adiante” à frente, e statuere, colocar.

<sup>32</sup> Dany-Robert Dufour considera o fim de todos os tabus, desde os geracionais até os do incesto no mundo do mercado: “Jeannine, professora aposentada, sessenta e dois anos, deu à luz uma criança de três quilos. Jeannine beneficiaria – se de uma doação de óvulo e uma fecundação in vitro praticada nos Estados Unidos no Pacific Fertility Center de Los Angeles. O óvulo, que ela recebera de uma doadora americana, fora fecundado pelo esperma de seu próprio irmão, Robert, um homem solteiro de cinquenta e dois anos, deficiente desde uma tentativa de suicídio. O esperma de Robert também fora utilizado para a fecundação de um outro óvulo, procedente da mesma doadora, que serviu igualmente de mãe de aluguel para uma criança que nasceu com algumas semanas de intervalo. O Le Monde do dia 21 de junho de 2001 indicava que os membros dessa família bem pós-moderna, isto é, Jeannine, Robert e os dois bebês., viviam sob o mesmo teto, em companhia da avó de 82 anos. (Cf. Dufour, Dany-Robert, Le Divin marche, Ed Denoë, Paris, 2007, p.81.

<sup>33</sup> Marcuse, Cultura e Sociedade, I.

<sup>34</sup> Dufour, Le Divin Marché, ed. Denoël, Paris, 2007, p. 195.

<sup>35</sup> Perniola, Desgostos, trad. Davi Pessoa Carneiro, Ed UFSC, 2011, p. 57. Cf. Platão, Protágoras, Homero, Ilíada, Hesíodo Os Trabalhos e os Dias.

<sup>36</sup> Murdoch, Iris, “Envoi”, in Le Respect, Autrement, 2002, p.14.

<sup>37</sup> A palavra “íntimo, cunhado por Santo Agostinho, é o su-

e decorre da “desvalorização de todos os valores”, se expressando de maneira patente na cultura *pop* que é a ética do moderno.

A cultura da exibição e sua “autenticidade” puritana, perversa, que constrange a tudo dizer e mostrar, têm sua expressão moderna na cultura de massa, que não busca qualquer contato com valores de legitimação teórica: “A sociedade de massa [...] não quer cultura, mas entretenimentos, e os artigos ofertados pela indústria são evidentemente consumidos pela sociedade como todos os objetos de consumo [...]. Servem para passar o tempo [...]. O resultado é, não uma cultura de massa que propriamente dita não existe, mas um entretenimento de massa que se alimenta dos objetos culturais banais. Acreditar que uma tal sociedade se tornará mais ‘cultura’<sup>38</sup> com o tempo e com o

---

perlativo de interior, é o mais interior do interior e, por sua natureza, é o recolhimento de uma profundidade radical, não uma morada preservada de todos os olhares, mas a marca de uma proximidade incomparável em que o divino se encontra no recôndito da alma porque ele é Amor; por isso, no “íntimo” nunca se está só, pois cada qual decide resguardar, protegendo-a, uma parte de si mesmo do domínio da visibilidade dos demais. (Cf. Confissões.)

<sup>38</sup> O Jornal Folha de São Paulo de 14 de maio de 2011, em seu Caderno Cotidiano C6 divulgou a notícia com a manchete: “Livro distribuído pelo MEC (Ministério da Educação e Cultura) defende errar concordância. Texto entregue a jovens e adultos expõe: ‘Você pode estar se perguntando: ‘Eu posso falar os livros? Claro que pode. Mas fique atento porque você corre o risco de ser vítima de preconceito linguístico. Muita gente diz o que se deve e o que não se deve falar e escrever, tomando as regras estabelecidas para a norma culta como padrão de correção de todas as formas linguísticas [...]. Cabe à escola ensinar as convenções ortográficas e as características da variedade linguística de prestígio’. Quer dizer, a gramática é, na visão do MEC, uma estratégia da classe dominante para oprimir os pobres. Sem o intuito de desenvolver aqui as questões implicadas na não-assimilação de competências intelectivas, de saber se as regras gramaticais se encontram na própria língua oral, a que se devem as diferenças maiores ou menores entre a língua falada e a escrita na sociedade de massa, o que é uma língua viva, seus matizes de anomia e gramatização, etc., o livro didático oficial testemunha o que nos anos 1940 Adorno escreveu sobre a pregnância da indústria cultural e da cultura de massa na educação. Ambas são causa e consequência do fim do papel filosófico e existencial da cultura e da falência da educação humanista. A cultura de massa começa pelo cancelamento da função superior da linguagem como a quintessência da civilidade e da vida em público, da “arte da conversação”, em que a linguagem não se dissociava da escrita e da leitura como forma por excelência da comunicação. Partindo do pressuposto de que “a verdadeira cultura” é inacessível à grande massa”, haveria, para a indústria da cultura, uma modalidade de educação que lhe seria adequada, feita para “os ignorantes”. Desta circunstância passou-se, no momento atual, para a concepção de que a gramática é “língua de prestígio”, quer dizer “elitista”. Assim, como profetizou Adorno, se na primeira fase a cultura seria feita para os ignorantes, na segunda ela seria concebida “pelos ignorantes.”, aqueles que não se formaram na tradição humanista, quer dizer, no es-

trabalho da educação é, penso eu, um erro fatal. [...] A atitude do consumo implica a ruína de tudo o que ela toca.”<sup>39</sup> Neste sentido, se aproximam populismo e elitismo, uma vez que o populismo não se vincula ao que é popular e à seus valores, como tampouco o elitismo ao que é próprio da elite, pois ambos, populismo e elitismo se nutrem de um solo comum que é a cultura de massa: “no mundo contemporâneo o lugar da aristocracia é ocupado pelo elitismo, e aquele da democracia pelo populismo [...]. No entanto, nem a elite, nem o populismo são fenômenos estáticos: de fato, a primeira não tem a segurança nem a estabilidade da aristocracia, e o segundo recorre a uma identidade que é, por excelência, móvel, inquieta e contraditória. Com o aumento da importância dos instrumentos de comunicação de massa, a globalização da economia, a espetaculosidade de massa, o elitismo e o populismo se distanciam sempre mais dos *standards* moralistas e da mentalidade conformadora que os determinaram na primeira metade do século XX. Hoje, tanto um quanto o outro se alimentam

---

tudo e no conhecimento histórico dos saberes. É claro que o livro adotado pelo Ministério da Educação não é inocente pois corresponde a uma política de Estado que visa promover a inclusão dos excluídos da cultura dissolvendo a ideia de cultura e da língua como um bem público ao qual se deve apreço e que requer “cultivo e cuidado”. Se é verdade que a linguagem é, como dizia Platão, o corpo do pensamento e as palavras, o “invólucro da alma”, a dissolução da diferença entre seu uso formal e informal atesta a ausência daquele vínculo fundador entre virtude e educação, entre Paidéia e Areté, excelência e saber rompido pela demagogia da facilidade. Conhecer a língua requer amor e amar é atribuir valor. Razão pela qual, para Adorno, cultura exige amor. Crise da cultura é “crise na capacidade de amar.” Para uma situação menos dramática como a francesa, Jean Clair escreveu: “o desconhecimento da ortografia, a pobreza desconcertante do vocabulário, a rudeza da expressão oral, a utilização habitual de palavras obscenas e a desarticulação radical da sintaxe, bem como outros traços de desprezo da língua, são o sinais de uma catástrofe da expressão verbal sem igual nas épocas passadas (in Journal Atrabiliare, p.221).

<sup>39</sup> Arendt, H, La Crise de La Culture, Gallimard, 1972, PP 263-270. Consumo de imagens e comportamentos patrocinados pelas mídias se encontram na notícia veiculada pelo jornal O Estado de São Paulo com a manchete “Assassinato por tédio”. Trata-se de crimes recentes praticados por militares norte-americanos do “kill team” que, além da matança de civis desarmados no Iraque, levaram souvenirs hediondos como troféus. Que este episódio não seja isolado, o atesta Abu-Grahib que o antecedeu, vinculado que está ao que Peter Sloterdijk indicou como o elemento próprio da cultura pop norte-americana. (Cf. Caderno Aliás, 27/03/2011, pag J6. No dia 7 de abril, a imprensa brasileira noticiou a execução de crianças em escola do Rio de Janeiro, em que o criminoso “executava sem piedade as meninas” e “atirava nos pés das crianças para impedi-las de fugir.” Estes crimes preparados para serem exibidos pela internet atestam a compulsão à visibilidade berkeleyana, na qual “ser é ser percebido”. Exibicionista, o assassino midiático quer ser visto mas não vê, regredido em ego infantil e narcísico.

de provocações e de escândalos, alcançando aquela condição de ‘além do bem e do mal’ [...]. Certamente existem elitismos e populismos integralistas e fundamentalistas, mas estes também são fenômenos midiáticos que vivem de imagens e não de ideias [...]. Na massa midiática, a necessidade de reconhecimento e de apreço passa pela abjeção [...]. Tal massa reconquista a estima de si somente levando ao extremo o ser massa, recusando todos os pequenos consolos do kitsch [...], somente mergulhando no subsolo do repugnante e do abjeto.”<sup>40</sup> A modernidade capitalista é também a da passagem ao ato em que os limites entre o permitido e o interdito vacilam.<sup>41</sup>

“Capitalismo pulsional é o diagnóstico da ‘cidade perversa’, onde nada é realmente proibido e, no entanto, nada é verdadeiramente possível. Pois o possível se associa à ideia interdição, escolha e deliberação que é o mundo dos valores cujos objetos são os da admiração, de sublimação e de amor. Domínio da dessublimação repressiva, como a denominou Marcuse, a modernidade capitalista é a desespirtualização sem esperança, uma vez que não mais se liga ao reino dos fins idealizados. As idealizações são, como observou Freud, engendradas pela vida amorosa e é nesse amor que consiste a vida do espírito, definida pela primeira vez com os gregos na palavra filosofia que se expande aos indivíduos – *philia* – e em amor a toda a humanidade (*phylantropia*). A *philia* antiga se converte, na modernidade, em *pseudo-philia* e pertencimentos identitários que, por sua vez, se compõem com o “politicamente correto.” Ao refletir sobre a dissolução da lei pan-inclusiva que constituía o laço social, o advento dos particularismos jurídicos e a tendência à judicialização de todos os conflitos, Mario Perniola se refere ao “politicamente correto” que diz respeito ao desejo de reconhecimento. Mas, porque a supressão dos privilégios de nascimento não aboliu as desigualdades de reconhecimento, as novas formas de civilidade das “ações afirmativas” trazem consigo o desejo de ultrapassar uma desvantagem, forçando, por assim dizer, um sentimento de admiração e, ao mesmo tempo, o de culpa que enfraqueçam o adversário, por uma contracultura do respeito compensatório. E na judicialização crescente da es-

fera do privado, dá-se a confusão entre sentimentos e direitos, no oxímoro “direitos morais”, dimensões antes separadas e distintas, uma vez que o direito se ligava à Lei, os sentimentos à vida moral. Neste sentido Rousseau já havia anotado: “o reconhecimento é um dever que é preciso observar, não um direito que se possa exigir.”

A modernidade não evoca os libertinos dos séculos XVI, XVII e XVIII, cuja prática – de Montaigne ou Charron – era a da reflexão que supõe a liberdade intelectual conquistada contra uma sociedade que determinava dogmas que não poderiam ser colocados em questão. Criticando os mitos seculares e o conformismo da Contra-Reforma no século XVII, os libertinos franceses afirmavam que a religião tem sempre uma origem política e não sobrenatural, postulavam as leis como convenção e não emanações do divino, elegendo a dúvida como método. A “libertinagem erudita” é liberdade de reflexão intelectual, é cogitação moral, avessa às massas que têm o “espírito fraco” e se deixam enganar.<sup>42</sup> Quanto a Sade, ele denuncia a modernidade capitalista do consumo. Nos castelos-usinas sadianos “o princípio da produção [do prazer] levado a seu excesso exige um consumo em excesso.”, com o que “Sade antecipa a mercantilização moderna da emoção voluptuosa, tal como será praticada quando a exploração industrial se tornar capaz de padronizar a sugestão (isto é, a fabricação do simulacro) a preços baixos.”<sup>43</sup> Neste sentido, a “modernização emocional” e seu desejo de prazeres como primeiro dever cívico, se colocam em ruptura com as prescrições anteriores e suas proibições miméticas. Assim, à tradição do Decálogo de “não desejar as coisas alheias”, substitui-se o “deves desejar tudo e desfrutar de tudo que os outros te apresentam como um bem desejável”: “trata-se de um mandamento de exhibir que, diametralmente oposto aos preceitos de discrição tradicionais, eleva à exposição aberta e coloca a imitação do prazer pessoal no posto de norma. ‘Não deves fazer segredo do teu desejo e de tua potência [...]’. Seria prova de vista curta pensar que os efeitos do princípio de exibição se limitam ao mundo dos anúncios luminosos e das casas noturnas – na verdade, a construção da realidade do capitalismo subjetivado se orienta globalmente para as competições pela visibilidade, definindo os espaços de ação para o estímulo da inveja – avançando sobre o mundo das mercadorias, do dinheiro, dos saberes, do esporte e da arte. Para compensar os efeitos dos dois

<sup>40</sup> Perniola, Mario, *Desgostos*, trad Davi Pessoa Carneiro, op cit, p.27-28.

<sup>41</sup> A culpa e seus fantasmas – como em *Crime e Castigo* ou *Lady Macbeth* – se rotinizaram. Tudo se torna “confissão”, mas nada é “profundo”. Neste universo, a volatilização da culpa não significa a superação dos opostos essência e aparência, mas que tudo o que se procura pode ser encontrado no exterior, em “celebridades”. Não se trata mais do “torna-te quem tu és” de Píndaro, mas sim “faça tudo o que você quiser”, e o tudo poder é não se saber mais escolher entre o importante e o insignificante, nem reconhecer uma ordem nas urgências.

<sup>42</sup> Cf *Libertinos/Libertários*, org Adauto Novaes, Ed Cia das Letras, 1996, em particular, Hansen, João Adolfo, “O Discreto”, Coli, Jorge, “Dos Libertinos aos estoicos”, Monzani, Luiz Roberto, “Origens do Discurso Libertino”, entre outros.

<sup>43</sup> Klossowski, P., *La Monnie Vivante*).

mandamentos desinibidores – [não cobiçar as coisas alheias, não desejar a mulher do próximo] é preciso um terceiro mandamento: ‘Não deves atribuir a ninguém mais, a não ser a ti mesmo, eventuais fracassos na competição pelo acesso aos objetos de cobiça e aos privilégios do prazer.’<sup>44</sup>

A compulsão ao prazer, na cultura do excesso, se liga à sua saturação, o que se manifesta, na contemporaneidade, nas festas *Techno* e corresponde à aceleração da vida em um “estado de fluxo” ininterrupto, cujo emblema, mostra Tales Ab’Saber, são as festas movidas a música *techno* e a drogas, em uma espécie de excitação perpétua. Ao analisar a vida noturna dos jovens no Bar Panorama de Berlim e seu *moto contínuo*, lugar de diversão em que na verdade ninguém se diverte porque estão todos extenuados pela festa que não acaba nunca, se prolongando por vários dias e noites, Tales Ab’Saber denomina-a “sonho sem sonhos”: “As ilusões modernas do corpo em fantasia da noite industrial [dos *techno-junkies*] são as de consumir, de modo rápido e feliz, a vida sob o regime extenuante da noite [...]. Liberdade sexual, com sexualidade pouco desenvolvida e, principalmente, ampla liberdade de drogualização [...]; estes jovens redescobriram a ‘eternidade do prazer’ em um estranho retorno ao ego-prazer freudiano preconizado em meados do século XX”. Se o princípio do prazer freudiano exigia a eternidade, esse sujeito – edipiano, neurótico – que se construía na contensão às pulsões e no adiamento do prazer, na culpa e na moral sexual – foi substituído pelo “esquizo” deleuziano, um indivíduo atravessado por fluxos e intensidades, flexível e adaptável, como requer o mercado: “o músico *techno* se move o tempo todo. Seu corpo pulsante é parte constitutiva de seu espetáculo [...], [por] sua profissão parece obrigado a pulsar sexualmente, em uma repetição sem fim, ali ‘mesmo onde trabalha’. Haveria assim uma correspondência subterrânea entre o corpo autoerótico do músico *techno* e o corpo da prostituta: ela foi a prisioneira do prazer na época em que a humanidade encarnou o próprio corpo, o músico *techno*, como ela, é obrigado a se contorcer e a gozar em falso [...]. Tal condenação ao prazer e ao próprio corpo aproxima nitidamente estes artistas da cultura hipersexualizada de nosso tempo. O músico *techno* e sua tribo de jovens hipererotizados e sem destino dissolvem a massiva cultura da pornografia de consumo – da fusão de mercado e corpo erógeno [...] [insistindo] na dimensão antiteleológica e antiutópica de sua música e de sua cultura [...]. O corpo do músico *techno* é um corpo triste. Espécie de Sísifo de nosso tempo, é necessário que ele goze indefini-

damente [...], sem poder parar, quando ele mesmo anuncia o vazio e que há muito pouco a habitar.”<sup>45</sup> Esta “era do vazio” é a da imitação generalizada em que, como o notou René Girard, outros são supostos desfrutar de um bem desejável. Na cultura *techno*, o corpo se libera da alma e se concentra sobre si mesmo: “o *funk* carioca parece ser um episódio radical dos mesmos problemas. *Techno* de fundo de quintal, nele podemos ver com mais nitidez as conexões de tais usos do corpo na cultura e a prostituição nela mal sublimada.”<sup>46</sup>

Esta atmosfera de saturação do prazer teve seu precursor em Sade cujas personagens exercem o prazer até o crime e o assassinato. Em ‘Os Cento e Vinte Dias de Sodoma’, todas as infâmias são preconizadas, todos encerrados em uma cidadela inexpugnável marcada pelo luxo e dispêndio suntuário, a consumação ostentatória do excesso que evoca o “gozar sempre mais” no castelo de Silling cujo proprietário é um banqueiro. O discurso do Duque de Blangis às pensionistas expõe o objetivo do libertino sadiano: “ninguém sabe que vocês estão aqui [...] vocês já estão mortas para o mundo e não é senão para o vosso prazer que vocês respiram. E quais são os seres a quem vocês agora estão subordinadas? Celerados contumazes e conhecidos, que não têm por Deus senão sua lubricidade, leis senão a de sua depravação, freio senão sua devassidão; libertinos sem Deus, sem princípios, sem religião, dos quais o menos criminoso está maculado com mais infâmias do que vocês poderiam nomear e aos olhos dos quais a vida de uma mulher, que digo, de uma mulher? De todas que habitam a superfície do globo, é tão indiferente quanto a destruição de uma mosca.”<sup>47</sup> O libertino sadiano – que não teme a Deus porque não o procura, pois não necessita dele para se defrontar com o que há de mal na natureza humana, se realiza plenamente na cidade contemporânea, a da “ilimitação” e da democratização” do prazer que corresponde à proletarianização do consumidor, pois assim como o proletário é despojado de seu saber viver, o consumidor perde o saber-viver. O capitalismo de consumo, baseado no curto prazo e no descartável suplanta o capitalismo de produção que se fundava no estoque e no longo prazo. Assim, é preciso manter a máquina do consumo em funcionamento para que o consumidor não se dê conta de que talvez já esteja satisfeito com o que já tem.

Esta atmosfera de prazer em excesso se encontra na tela de Delacroix “Sardanapalo”, o Imperador de Nineve, representado depois de uma derrota política,

<sup>45</sup> Cf. Ab Saber, Tales, mimeo.

<sup>46</sup> AB’Saber, Tales, idem, op cit.

<sup>47</sup> “Règlem Cent ent”, Les Vingt Journées de Sodome.

<sup>44</sup> Loterdijk, P., Colère et Temps, trad Olivier Mnnoni, Ed Libella, Paris, 2007, p 280-281.

quando decide se destruir com todos os da casa, fazendo assassinar suas concubinas, seus cavalos e seus cães preferidos, enquanto ele permanece com olhar ausente, ao fim de uma vida de excessos, onde todos são escravos do prazer. Encerrado em uma cena de interior, enclausurado em sua sensualidade sangrenta, Sardanapalo é o déspota lascivo e cheio de riquezas, indiferente ao massacre de tudo o que fizera seu prazer. A antiguidade lhe dedicou um monumento que desapareceu e onde se podia ler: “Eu Sardanapalo, construí Anquial e Tarso em um dia. Comi, bebi, forniquei.”<sup>48</sup>. Mas, diferentemente do olhar contemplativo, o seu se perde no vazio: “ele não está presente. Ficou cego com o espetáculo que fere ou agrada seus olhos, a cabeça apoiada sobre a mão na mesma atitude que Dürer deu a sua *Melancolia*, ela fixa o olhar negro num ponto exterior ao quadro, fora do campo da representação.”<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Grosrichard, A., in *Libertinos e Libertários*.

<sup>49</sup> Grosrichard, A., *Libertinos e Libertários*, O vínculo fundador entre virtude e educação, aproximava ver e saber, o olho e o espírito, e foi substituído pelo voyeurismo, forma pós-moderna da contemplação. Eis como a celebração do corpo nu, topos central da beleza helênica, cede ao exibicionismo. Na tradição grega e romana, obsceno era o terrífico, o deinos, o ponto em torno do qual se construiu a ordem do visível e do dizível. Jamais se veria Antígona enterrada viva, o assassinato

Emblema da modernidade, Sardanapalo figura a cidade contemporânea, a saturação do visível<sup>50</sup> e o esgotamento do prazer.

---

de Agamenon, Édipo perfurando os próprios olhos. Porque o que não se vê, se ouve, figurava-se o Mal em lástimas e arrependimentos, como Orestes, na Orestéia de Ésquilo, que, assassinado a própria mãe, é perseguido pelo “remorso” que o priva do sono, ou Édipo que desaparece em seu grito de automaldição. O fim do “fora de campo” caracteriza o espaço público pós-moderno, o mundo da comunicação e da informação, o que acaba por invadir também a vida privada, tudo incitado a vir a público, na grande imprensa, em twitters ou facebooks. Essa “escalada da insignificância”, o contrário do franco-dizer, é a “sinceridade” pós-moderna. “Capitalismo pulsional” é o diagnóstico da “cidade pós-moderna”, “perversa”. Domínio da “dessublimação repressiva”, a modernidade é pobre de experiência e traz consigo o vazio que isso implica.

<sup>50</sup> A compulsão a tudo mostrar caracteriza a modernidade berkeleyana para a qual “ser é ser percebido”. Assim, a cultura digital e sua “tirana da visibilidade” resultam nos assassinatos em massa daqueles que criam a cena do crime, já programado para a “rede”. Cultura do horror ao contato, ela é, ao mesmo tempo, a do olhar que não vê e que quer ser reconhecido no ego narcísico regressivo e infantil.. Cultura do Narcisismo, como já assinalou Cristoph Lasch. ■

Luís Antonio de Andrade e Silva

# É possível pedalar nas metrópoles?

A experiência em Curitiba

## Resumo

O uso da bicicleta como meio de transporte ganha cada vez mais importância em políticas voltadas a mitigar problemas ambientais, econômicos e sociais. Mas, pergunta-se: é possível pedalar nas metrópoles? Tomando como caso Curitiba e mais particularmente uma infraestrutura de circulação recém e parcialmente inaugurada, a Linha Verde. Este artigo discorre sobre as possibilidades e obstáculos ao uso do modo de transporte bicicleta nessa metrópole. Ressalta-se no artigo o uso da bicicleta como veículo necessário para mobilidade urbana, enquanto opção de deslocamento alternativo e compatível com as exigências ambientais, o que requer medidas para implantar e adequar a estrutura e a segurança ciclovária. Algumas sugestões nesse sentido são apontadas no texto, com base em experiências de outras cidades e naquelas adquiridas no deslocamento cotidiano no trajeto em estudo.

*Palavras-chave:* Mobilidade urbana; linha verde; ciclovias.

## Abstract

The use of the bicycle as means of transport increasingly gains importance in policies to mitigate environmental, economic and social problems. But, the question is: is it possible to ride in the metropolises? Taking as event Curitiba and more particularly a newly transit infrastructure and partially opened, the Linha Verde. This article discusses the opportunities and obstacles to the use of bicycle transport mode in this metropolis. Notes on article the use of the bicycle as a vehicle for urban mobility, alternative of transport option and environmental sustainable, which requires measures to deploy and adapt the structure and network security. Some suggestions to that effect are noted in the text, based on experiences from other cities and those acquired in everyday offset on the path of the research..

*Palavras-chave:* Urban mobility; linha verde; bikeways.

## Luís Antonio de Andrade e Silva

*é geógrafo, supervisor de pesquisa de campo no Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES).*

[lula2805@hotmail.com](mailto:lula2805@hotmail.com)

---

O autor agradece ao Professor Marco Aurélio T. da Silveira, da UFPR, pela enriquecedora orientação durante a pesquisa que é sintetizada neste artigo.

## INTRODUÇÃO

Os meios de deslocamento nas cidades têm se tornado preocupação entre os usuários, assim como entre os pesquisadores, planejadores e formuladores de políticas urbanas. Essa preocupação se deve tanto ao acréscimo de veículos que dificulta o trânsito urbano, quanto à busca de sistemas de transporte que não ameacem o meio ambiente, já tão degradado nas cidades, e que sejam economicamente acessíveis à população. A bicicleta é interpretada como uma possibilidade de deslocamento econômico, saudável ao ciclista e benéfico ao meio ambiente.

O impacto do excesso de carros nas ruas traduz-se em poluição, acidentes de trânsito, aumento dos gastos com combustível, estresse e doenças causadas pela poluição, além do tempo perdido em horas de deslocamento que é subtraído da produção. Mesmo assim, verifica-se que o uso crescente da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, estudo e atividades de lazer é ainda uma forma precária de deslocamento, pois não conta com a adequação do sistema viário e nem com a introdução de normas que garantam segurança ao usuário.

Além das pessoas que já optaram pelo uso da bicicleta como meio de transporte, existe um grande número de pessoas que gostariam de usá-la, mas não se sentem seguras e confortáveis, devido à precária estrutura cicloviária no caótico trânsito das cidades brasileiras, levando o ciclista a concorrer com motoristas de veículos de várias dimensões as mesmas pistas estreitas das vias urbanas. Andar a pé acaba sendo menos arriscado.

Assim, é notória a necessidade de políticas no que diz respeito à inclusão da bicicleta como meio de deslocamento urbano, o que exige que ela seja considerada como veículo específico que demanda adequações ao desenho e ao mobiliário urbano, assim como à legislação pertinente. Além disso, que incentivem seu uso tanto para os iniciantes, quanto para as pessoas que já o fazem, a partir da oferta de uma estrutura adequada a esse transporte alternativo. Tal inclusão deve ser compreendida como uma forma de redução do custo da mobilidade das pessoas, assim como uma opção saudável de mobilidade.

Tendo em mente essas preocupações, uma grande inquietude motivou converter o uso cotidiano da bicicleta em objeto de estudo. O enfrentamento diário de obstáculos explícitos, em uma cidade tida como pioneira em soluções de mobilidade e melhoria do ambiente urbano – Curitiba –, foi esboçando alguns questionamentos, cuja procura de resposta estruturou um quadro de análise cujos resultados são sintetizados neste artigo.

## ALTERNATIVAS PARA USO DA BICICLETA NO BRASIL E NO MUNDO

A bicicleta como meio de transporte vem recebendo atenção especial em estudos e na formulação de políticas públicas nos países europeus, embora tenha seu uso difundido massivamente em países asiáticos. Enquanto nos primeiros crescem medidas de segurança, incentivo ao uso e adequação viária e do mobiliário urbano, nos segundos, o uso vem sendo substituído pelo do automóvel. Particularmente na China, onde as bicicletas eram o principal meio de locomoção até poucos anos atrás e hoje vêm perdendo espaço para a crescente motorização da população. De modo geral, a questão ambiental tem sempre centralidade nas reflexões sobre o uso da bicicleta, pela sua condição não-poluente e saudável à pessoa humana.

Experiências que deram certo mostram que a mudança no paradigma da mobilidade urbana é possível e servem de exemplo para outros países, principalmente para aqueles que o transporte coletivo é precário e o automóvel particular é a principal forma de deslocamento. Como exemplo, em Amsterdam, metade da população usa a bicicleta todos os dias; em Copenhague, um terço dos deslocamentos diários é feito por bicicleta. Londres conta com vários programas dedicados às bicicletas e à sua promoção como meio efetivo de transporte; em consequência, o tráfego de bicicletas aumentou em 15%, enquanto os acidentes envolvendo ciclistas diminuíram em 8% e o comércio de triciclos de carga a pedal triplicou (ANTP, 2007; COMISSÃO, 2000).

No Brasil, devido à falta de uma gestão integrada da política de transporte e do uso do solo, o que se tem verificado é o aumento da demanda por modos de transportes individuais em detrimento do transporte público. Verifica-se ainda um maior consumo de terra e de combustíveis fósseis no trânsito devido ao espraiamento urbano, acarretando aumento de tarifas e elevados custos econômicos, sociais e ambientais, decorrentes dos congestionamentos (MORAIS, 2009). A população das grandes cidades está morando cada vez mais longe do local de trabalho, o que exige uma enorme mobilidade.

Várias cidades já pensam a bicicleta como veículo de transporte, implantando infraestrutura cicloviária planejada e já mostram ao resto do país resultados positivos. Nos últimos anos a realização de seminários sobre o assunto tem despertado grande interesse, reunindo experiências de todo o país e fazendo crescer a compreensão do que a bicicleta representa. Consultores internacionais e a sociedade civil têm participado ativamente desta fase de crescimento

e conscientização ciclística. Mesmo assim, estudo apresentado por Miranda (BRASIL, 2007) calcula a infraestrutura per capita, dividindo a metragem de infraestrutura cicloviária do município pelo número de habitantes, mostra que os municípios com melhor desempenho são: Praia Grande (SP), com 31,38 centímetros por habitante; Curitiba, 6,65 cm/hab.; Teresina, 6,23 cm/hab.; e Rio de Janeiro, 2,61 cm/hab. Usando a mesma metodologia, encontra-se na Holanda 116 cm/hab. (ANTP, 2007).

No Ministério das Cidades, durante o “bicicultura”, realizado em novembro de 2008, ouviu-se do Embaixador da Alemanha que aquele país construiu naquele ano cerca de 4 mil km de ciclovias junto à rodovias. Este número é maior do que os 3.500 km da rede cicloviária nacional, presente nos 5.565 municípios brasileiros. Porém, o mais discrepante é que a Alemanha tem pouco mais de 60 milhões de bicicletas, contra 75 milhões no Brasil. Se a infraestrutura para a mobilidade em duas rodas leves é a mais barata, comparativamente a todos os outros modais, por que se está tão atrasado na construção dela nas cidades brasileiras? (MIRANDA, 2009).

Mesmo assim, o Brasil desenvolveu o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (BRASIL, 2004; 2007), no qual a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) procura estimular os Governos Municipais, Estaduais e do Distrito Federal, a desenvolver e aprimorar ações que favoreçam o uso mais seguro da bicicleta como modo de transporte. Está em tramitação o Projeto de Lei nº 1687/2007, do Ministério das Cidades, que visa instituir as diretrizes da política de mobilidade urbana que em seu Art. 6º reúne um conjunto de diretrizes que orientam a mobilidade urbana, sem prejuízo do meio ambiente e de forma integrada com outras políticas urbanas, dando prioridade aos meios não-motorizados sobre os motorizados (inciso II).

## A BICICLETA EM CURITIBA

Curitiba ocupa uma posição de renome em propostas ambientalmente corretas, incluindo entre elas a oferta de ciclovias, e sempre esteve entre as cidades do Brasil que mais investem em estruturas cicloviárias e hoje conta com mais de 113 km de ciclovias oficiais. A grande questão referente ao tema é se essa infraestrutura corresponde às exigências de ciclistas que utilizam a bicicleta como veículo de transporte e não apenas para o lazer, dado que as faixas exclusivas para ciclistas ainda são poucas e descontínuas, e usar bicicleta na cidade é um ato de coragem, pois esse meio de transporte acaba se tornando invisível no caótico

trânsito de automóveis, motos, caminhões e ônibus na cidade.

O grande referencial do planejamento urbano de Curitiba tem sido o sistema de circulação de transporte coletivo, com vários eixos estruturais lineares a partir do centro: o sistema trinário de circulação, composto por uma canaleta exclusiva para o “expresso”, servido por ônibus bi-articulado, duas vias laterais para trânsito local e mais duas vias paralelas para trânsito rápido. Esse desenho se tornou símbolo do planejamento de Curitiba e foi reproduzido em várias cidades da América do Sul.

O sistema é considerado a grande marca do planejamento de Curitiba, pelo fato de ter demonstrado organização operacional e bom funcionamento, permitindo um fluxo mais eficiente no sistema viário, ao menos nos primeiros anos de sua implementação. Com o tempo, pode-se dizer que o sistema se encontra saturado e muitas críticas são feitas quanto ao modo de gestão do transporte coletivo (FANNINI, 2009; NEVES, 2009; VENERI, 2009). Tanto os ônibus circulam lotados, quanto os veículos que trafegam nas vias rápidas laterais são constantemente retidos em congestionamentos. Mesmo assim, o sistema segue citado como referência nacional e internacional.

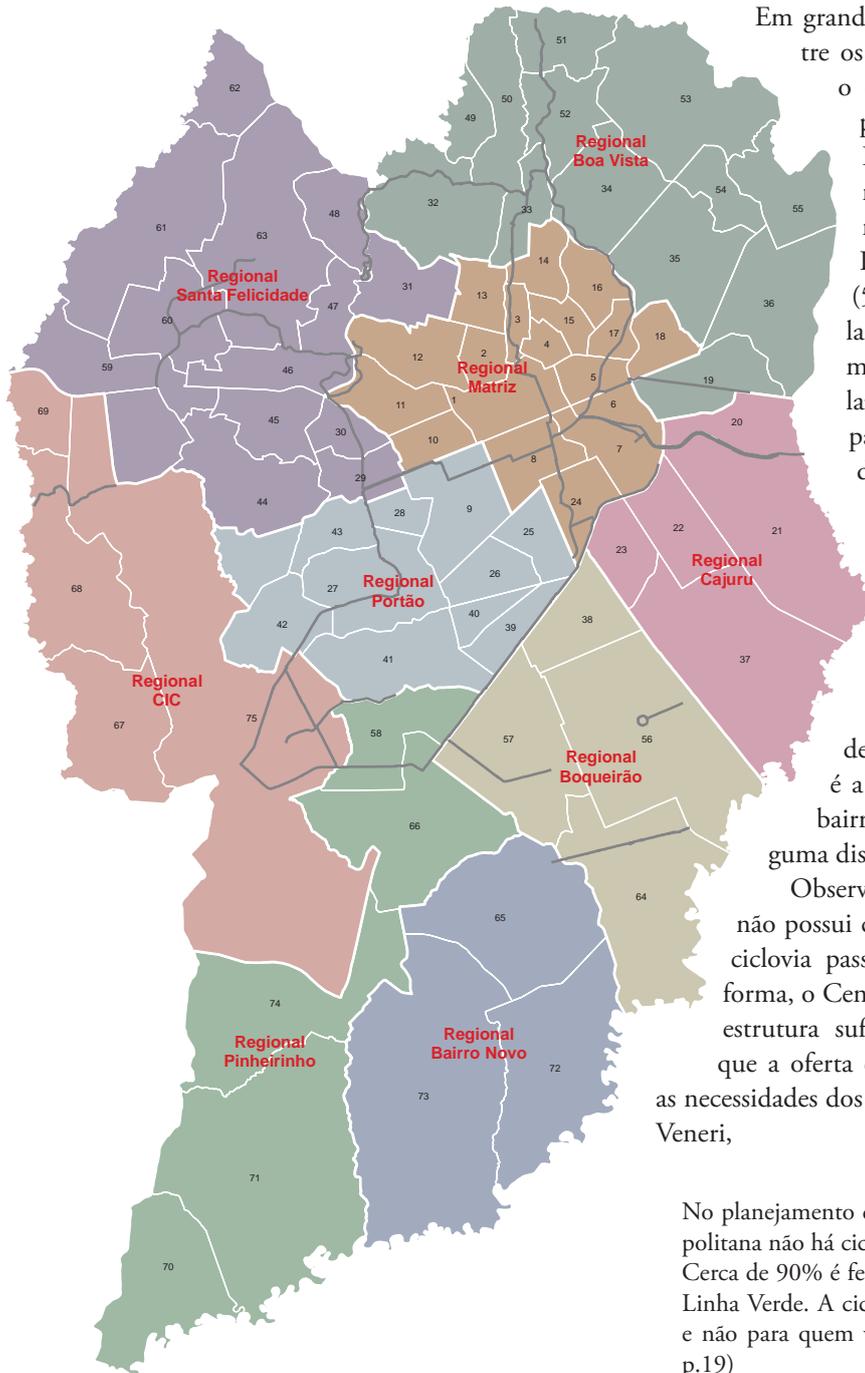
Para manter o sistema nessa posição, o município sempre promoveu inovações e fez ampla divulgação sobre as mesmas. São inovações no traçado e nos veículos que integram a frota, como o ônibus articulado, depois o biarticulado, as plataformas móveis de embarque e desembarque, o ligeirinho com a inversão do lado da porta e as estações-tubo, a identificação das linhas em cores fortes, entre outras. Tudo isso passou a simbolizar o planejamento de Curitiba. A mais recente renovação do modelo, ao menos para divulgação nacional e internacional, foi a divulgação não concretizada do aerotrem, a circular na Linha Verde, e o metrô (MOURA, 2010).

No caso das ciclovias, o planejamento da cidade sempre se apoiou fortemente na questão ambiental, tanto que por muito tempo Curitiba foi tida como “capital ecológica”. Sem colocar em discussão a verdade existente ou ausente nesse slogan, o que importa é destacar que ciclovias, pela sua condição ambientalmente correta, são elementos presentes no discurso ligado a esse planejamento. Propondo-se a isso, o Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado de Curitiba (PLANMOB) (CURITIBA, 2008) traz em seus objetivos o de:

Promover a mobilidade urbana em Curitiba e suas conexões metropolitanas, de modo sustentável, induzindo a consolidação da malha viária urbana existente, direcionando e regulando investimentos

Figura 1 - Rede de ciclovias, Curitiba, 2010

- 01 - Centro
- 02 - São Francisco
- 03 - Centro Cívico
- 04 - Alto da Glória
- 05 - Alto da Rua XV
- 06 - Cristo Rei
- 07 - Jardim Botânico
- 08 - Reboucas
- 09 - Água Verde
- 10 - Batel
- 11 - Bigorriho
- 12 - Mercês
- 13 - Bom Retiro
- 14 - Ahú
- 15 - Juvevê
- 16 - Cabral
- 17 - Hugo Lange
- 18 - Jardim Social
- 19 - Tarumã
- 20 - Capão da Imbuia
- 21 - Caju
- 22 - Jardim das Américas
- 23 - Guabirota
- 24 - Prado Velho
- 25 - Parolin
- 26 - Guaira
- 27 - Portão
- 28 - Vila Isabel
- 29 - Seminário
- 30 - Campina do Siqueira
- 31 - Vista Alegre
- 32 - Pilarzinho
- 33 - São Lourenço
- 34 - Boa Vista
- 35 - Bacacheri
- 36 - Bairro Alto
- 37 - Uberaba
- 38 - Hauer
- 39 - Fanny
- 40 - Lindóia
- 41 - Novo Mundo
- 42 - Fazendinha
- 43 - Santa Quitéria
- 44 - Campo Comprido\*
- 45 - Mossunguê
- 46 - Santo Inácio
- 47 - Cascatinha
- 48 - São João
- 49 - Taboão
- 50 - Abranches
- 51 - Cachoeira
- 52 - Barreirinha
- 53 - Santa Cândida
- 54 - Tingui
- 55 - Atuba
- 56 - Boqueirão
- 57 - Xaxim
- 58 - Capão Raso
- 59 - Orleans
- 60 - São Braz
- 61 - Butiatuvinha
- 62 - Lamenha Pequena
- 63 - Santa Felicidade
- 64 - Alto Boqueirão
- 65 - Sítio Cercado
- 66 - Pinheirinho
- 67 - São Miguel
- 68 - Augusta
- 69 - Riviera
- 70 - Caximba
- 71 - Campo de Santana
- 72 - Ganchinho
- 73 - Umbará
- 74 - Tatuquara
- 75 - Cidade Industrial\*



Em grande parte, faz uma ligação entre os parques da cidade, como é o caso, na região Norte, dos parques João Paulo II, São Lourenço e Barreirinha, respectivamente nos bairros Centro Cívico (03), São Lourenço (33) e Barreirinha (52). Essa característica revela que o sistema foi pensado mais como infraestrutura de lazer do que como alternativa para deslocamento cotidiano de trabalhadores e estudantes. Tais ligações tornam os trajetos muito sinuosos e aumentam a distância dos deslocamentos, além do que, há uma falta de integração entre os trajetos, obrigando o ciclista a muitas descontinuidades. A região sul é a mais desprovida, e diversos bairros não possuem estrutura alguma disponível.

Observa-se também que Curitiba não possui ciclofaixas e que apenas uma ciclovia passa pelo Centro (01). Dessa forma, o Centro da cidade é destituído de estrutura suficiente. Assim, concorda-se que a oferta em Curitiba não contempla as necessidades dos trabalhadores. Como afirma Veneri,

No planejamento de Curitiba e da Região Metropolitana não há ciclovias pensadas para o trabalho. Cerca de 90% é feita para o lazer, como vemos na Linha Verde. A ciclovia é adequada para passeios, e não para quem vai trabalhar. (VENERI, 2009, p.19)

**LEGENDA**

— Ciclovias oficiais

Fonte: IPPUC - dez/2010  
 Elaboração: IPPUC - Banco de dados - maio/2011  
 Escala: Mapa ilustrativo

futuros na infraestrutura viária geral, enfocando a mobilidade com menores fatores agressivos à vida e ao meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, os em bicicleta e o transporte coletivo. (CURITIBA, 2008, p.6)

Ao se analisar o mapa das ciclovias em Curitiba em 2010 (figura 1), nota-se que o desenho da rede cicloviária não atende ao município como um todo.

Quanto à extensão e à expansão em metros de ciclovias, dados do IPPUC mostram uma redução da metragem das ciclovias, de modo geral, pela cidade, decrescendo de 115.860 m para 113.902 m entre 2000 e 2010 (tabela 1).

De modo localizado, percebe-se expansão e implantação da malha cicloviária em bairros periféricos da cidade, como Cidade Industrial, São Braz, Santa Felicidade e São João, e em alguns bairros centrais, como Prado Velho, Cristo Rei e Pilarzinho. Também se observa a implantação de ciclovias onde não existiam, mais significativamente no Capão da Imbuia, Cachoeira e Santa Quitéria, todos periféricos. Já apa-

recem os efeitos da ciclovia da Linha Verde, pois os bairros por onde ela passa, como Capão Raso, Hauer, Jardim Botânico, Prado Velho e Xaxim apontam acréscimos. Se nesses bairros as informações trazem um dado positivo, nos demais recolocam a preocupação e mostram um relativo descaso para com o sistema até então existente, com reduções assustadoras da malha, como se dá no Alto Boqueirão, Augusta, Sítio Cercado, inclusive Pinheirinho e Novo Mundo, também cortados pela via.

Estava previsto que em 2010, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) deveria ter concluído o Plano Diretor Cicloviário de Curitiba (CURITIBA, 2010b), que prevê medidas para incentivar o uso da bicicleta, como a recuperação e ampliação da malha cicloviária em 87% e a realização de campanhas educativas em relação ao papel dos ciclistas e condutores. Há também o projeto da construção da ciclofaixa na Av. Marechal Floriano, que faz parte do Plano Diretor, dentro do objetivo de aumentar a rede cicloviária de Curitiba. Outros projetos referem-se a uma calçada compartilhada ao longo do Rio Barigui, uma ciclovia no trecho Norte da Linha Verde e outra no novo Eixo de Integração, localizado no Sul da cidade, que somados à ciclofaixa chegam a 45 Km. O IPPUC pretende complementar o plano com equipamentos de apoio, como paraciclos, bicicletários e um sistema de bicicletas de aluguel (CURITIBA, 2010a).

O projeto da ciclofaixa na Marechal Floriano pode ser considerado, à primeira vista, perfeito. Mas, ao se analisar as outras ciclovias que farão parte do conceito de rede proposto pelo pro-

jeto, observam-se muitas limitações. As condições das outras estruturas são precárias e a ciclofaixa não fará uma conexão adequada com o centro da cidade, vindo a se tornar um trecho pequeno e isolado que não cumpre com as necessidades de deslocamento dos ciclistas da região.

Entre as metas de expansão do sistema cicloviário de Curitiba, a Linha Verde foi projetada como possibilidade auspiciosa de circulação, ligando o Norte ao

Tabela 1 - Ciclovias oficiais por bairro - Curitiba - 2000 e 2010

Malha Cicloviária (metragem)			
Bairro	2000	2010	Expansão 2000-10
Água Verde	2.640	2.620	-20
Ahú	540	540	0
Alto Boqueirão	8.360	3.125	-5.235
Alto da Rua XV	1.910	1.790	-120
Augusta	4.040	920	-3.120
Barreirinha	2.070	2.250	180
Bigorrião	2.210	1.875	-335
Boa Vista	2.210	2.530	320
Boqueirão	2.440	1.700	-740
Cabral	1.600	1.240	-360
Cachoeira	0	1.310	1.310
Cajuru	3.340	2.775	-565
Campina do Siqueira	1.430	1.710	280
Capão da Imbuia	0	2.760	2.760
Capão Raso *	1.390	2.715	1.325
Cascatinha	1.170	0	-1.170
Centro	1.770	1.800	30
Centro Cívico	2.000	2.150	150
Cidade Industrial	8.440	14.200	5.760
Cristo Rei	570	2.600	2.030
Fazendinha	3.010	1.500	-1.510
Hauer *	2.520	2.730	210
Hugo Lange	1.580	1.580	0
Jardim Botânico *	5.140	5.620	480
Mercês	360	0	-360
Novo Mundo *	3.990	0	-3.990
Orleans	0	640	640
Pilarzinho	3.650	4.345	695
Pinheirinho *	3.250	905	-2.345
Portão	3.550	3.090	-460
Prado Velho *	3.030	7.315	4.285
Rebouças	3.380	3.400	20
Santa Felicidade	1.800	3.920	2.120
Santa Quitéria	0	1.190	1.190
Santo Inácio	3.320	3.470	150
São Braz	1.290	4.030	2.740
São João	2.370	4.150	1.780
São Lourenço	4.500	4.000	-500
Seminário	2.140	2.160	20
Sítio Cercado	2.860	210	-2.650
Tarumã	2.670	2.825	155
Uberaba	4.350	0	-4.350
Umbará	2.750	0	-2.750
Vila Izabel	520	0	-520
Xaxim *	5.700	6.212	512
<b>Total Curitiba</b>	<b>115860</b>	<b>113902</b>	<b>-1958</b>

(\*) Bairros da Linha Verde Sul

Fonte: IPPUC-Sector de Projetos - Sector de Geoprocessamento (2000); Sector de Circulação e Sistema Viário (2010). [http://www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba\\_em\\_dados\\_Pesquisa.htm](http://www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.htm)  
Organizada pelo autor.

Sul da cidade. Para entender essa promessa, é necessário resgatar alguns elementos elucidativos da concepção e implementação dessa infraestrutura.

## A LINHA VERDE

A Linha Verde se insere no antigo projeto do Eixo Metropolitano de Transporte, que foi pensado em 1997, para implementar obras que transformariam trecho da BR 116, deslocada para um contorno fora dos limites urbanos, em uma via urbana. Essa adequação se incluía em um objetivo mais amplo: a partir de melhorias no sistema viário e no transporte urbano, impulsionar a constituição de um polo de desenvolvimento econômico e social, criando um eixo de integração e dinamização metropolitana (IPPUC, 2005). O transporte de massa não fazia parte do objeto central original do projeto.

Desde o projeto original, o traçado da obra se estende tangenciando 20 bairros e servindo de conexão fundamental entre o sul e o norte/nordeste de Curitiba. O projeto previa a construção de 5 vias, com 10 pistas, sendo 2 marginais para trânsito local; 3 linhas de ônibus expresso (Pinheirinho/Centro, Atuba/Centro e Atuba/Pinheirinho); 13 grandes estações integradas; 23 km de ciclovias; um parque linear ao longo de toda a sua extensão, com áreas verdes interligando vários parques da cidade. Referia-se ainda à ampliação do número de cruzamentos na nova avenida, aumentando a conexão entre os bairros. No entorno das estações seriam criados espaços de convivência social e de cultura, lazer, esporte, saúde, abastecimento, entre outros serviços. A implementação do projeto promoveria novas oportunidades de desenvolvimento e impulsionaria a indústria da construção civil (IPPUC, 2003). No final de 2004, o projeto sofreu novas alterações que incluíram obras para melhoria e segurança viária e ampliação da Rede Integrada de Transportes (RIT). Sem se concretizar, a ideia do Eixo Metropolitano é retomada no governo Beto Richa, já como Linha Verde, voltando a se constituir em um corredor de transporte urbano, tangenciando 20 bairros, com quatro pistas, canaletas exclusivas para ônibus urbanos, ciclovia e paisagismo (URBS, 2009).

Mantendo o conceito de desenvolvimento e integração, incorporado pelo planejamento de Curitiba de não segmentar a cidade, a obra não contou, em sua primeira etapa, na direção sul da cidade, com a inclusão de trincheiras e viadutos. Resultou em uma via que se caracteriza pelos congestionamentos constantes e indignação geral dos usuários. A segunda etapa do projeto, na direção norte, já tem previstas essas

obras de arte.

Em maio de 2008, a região ganhou um zoneamento novo, com a intenção de acabar com a velha aparência de rodovia, com suas transportadoras, autopeças e ferros-velhos, e compor uma paisagem mais urbana para a recém-criada avenida (MENEZES, 2010). Desde o projeto original do Eixo Metropolitano, as áreas imediatas ao percurso da Linha Verde sofreram impactos no valor da terra. A previsão dos polos de adensamento, de torres empresariais, a perspectiva de um metrô elevado e o próprio projeto final implementado foram criando reservas de mercado, ou seja, muitos proprietários mantiveram terras ociosas a espera da valorização (MOURA, 2010). Ao mesmo tempo, os usos antigos foram se consolidando.

A história da tramitação do projeto revela que a Linha Verde, no longo período de busca por linhas de financiamento, seguido pelo das obras sem interdição do uso do leito, foi tendo mudança de usuários sem romper definitivamente com suas características de origem. Também foi adensando seu tráfego, sem oferecer as melhorias anunciadas no projeto amplamente divulgado pelo município. Firmou-se pois, mais como corredor, que como “avenida urbana”. Assim, a Linha Verde mantém características de rodovia, com as reclamações constantes de motoristas, quanto à falta de passagens em nível (viadutos e trincheiras) e de pedestres, quanto à inexistência de passarelas e alternativas seguras para seu cruzamento (MENEZES, 2010). Também recebe críticas constantes de ciclistas que experimentam trafegar em sua ciclovia e nas vias dos bairros que afluem a ela.

Embora no projeto da Linha Verde a ciclovia estivesse presente e até funcionasse como um qualificador de apelo ambiental, nenhuma outra infraestrutura de apoio ao ciclista foi pensada, particularmente em se pensando na bicicleta como veículo de transporte. Mesmo no recente projeto da ciclofaixa da Marechal Deodoro, as infraestruturas necessárias estão previstas para uma segunda fase do projeto. Assim, a precariedade do traçado cicloviário e a destituição de infraestruturas adequadas, desestimulam seu uso na cidade.

## LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES DO CICLISMO NA LINHA VERDE

Para avaliar as possibilidades concretas de deslocamento sobre o sistema cicloviário da Linha Verde, apontar seus obstáculos e sugerir medidas mitigadoras, um estudo de campo foi realizado a partir do uso cotidiano da ciclovia existente na Linha Verde Sul e em alguns trechos de acesso a ela, em horários de pico, por um

ciclista, no caso o autor deste artigo, por um período de 6 meses, no deslocamento moradia (Juvevê, norte da cidade)/trabalho (Sítio Cercado, sul da cidade). Foram realizados 4 trajetos, dos quais dois não fazem parte da Linha Verde (trajetos 1 e 2), mas são fundamentais na integração dessa avenida com o Centro. Outros dois incidem diretamente e percorrem toda a extensão da Linha Verde Sul (trajetos 3 e 4).

### Trajeto 1

Av. Marechal Floriano do cruzamento com a Av. Sete de Setembro até a Av. Linha Verde (ligação ao Centro): ao se pedalar pelo trajeto, fica logo evidente que não se trata de uma estrutura adequada para o deslocamento por bicicletas. A calçada é estreita e os pedestres dividem espaço com os ciclistas, que são obrigados a pedalar em baixas velocidades a fim de evitar eventuais atropelamentos. Há também o problema do grande número de concessionárias de veículos, oficinas e postos de gasolina que, devido ao fluxo de entrada e saída dos automóveis, aumenta o risco de acidentes e dificulta a circulação do ciclista. Nesse trecho, o uso compartilhado, a falta de guias rebaixadas e as obstruções são os grandes obstáculos. A ciclovia não possui guias rebaixadas e o fluxo de bicicletas se torna praticamente impossível devido aos pedestres e carros estacionados em áreas irregulares. Ao percorrer pelo trecho, nota-se que praticamente todos os ciclistas utilizam a área destinada aos ônibus (canaleta exclusiva) mesmo existindo uma ciclovia ao lado.

### Trajeto 2

Estação Marechal Floriano até o Parque Passeio Público (Centro): a ciclovia desse trajeto é fundamental para servir de integração da Linha Verde ao Centro, contudo apresenta algumas limitações. A condição do pavimento da ciclovia nas ruas Aluizio Finzetto e João Negrão é ruim, colocando o ciclista em risco, e o trajeto é sinuoso, o que aumenta as distâncias. Na rua Mariano Torres, o fluxo de pedestres na ciclovia é intenso, tornando a bicicleta uma forma lenta de deslocamento.

### Trajeto 3

Linha Verde, no trecho entre a Passarela do Centro Politécnico e a Estação Marechal Floriano: da passarela do Centro Politécnico até o cruzamento da Av. Sen. Salgado Filho trata-se de uma obra inacabada. A ciclovia, que na verdade é uma calçada asfaltada, possui interrupções em sua construção, além de obstáculos como lixo depositado, mato e entulhos. Após

o cruzamento da Av. Sen. Salgado Filho até a estação Marechal Floriano a ciclovia é boa, possui uma largura adequada, sinalização e um baixo número de pedestres compartilhando o uso.

### Trajeto 4

Linha Verde, no trecho entre a Estação Marechal Floriano e o final da Linha Verde Sul no Bairro Pinheirinho: a ciclovia neste trecho da Linha Verde não possui grande movimento de pedestres, sendo praticamente de uso exclusivo da bicicleta. O principal problema é verificado nas interrupções, que acontecem devido às estações de ônibus. Ao chegar às estações, a ciclovia é direcionada para as calçadas marginais, obrigando o ciclista a parar e esperar para atravessar vários cruzamentos. Se a ciclovia acompanhasse o fluxo da avenida, e assim continuasse ao chegar às estações de ônibus, não haveria tantas paradas ao longo do trajeto. Por esse motivo e por apresentar um asfalto de melhor qualidade em relação à ciclovia, a maior parte dos ciclistas utiliza a área reservada aos ônibus, infringindo a lei de trânsito.

Na Linha Verde, há um ambiente precário à prática do ciclismo. A ciclovia está muito próxima a área de circulação de veículos, que inclui automóveis particulares, ônibus e caminhões. Além do risco de acidentes que isso representa, o ciclista é exposto a uma quantidade muito grande de poluentes. Também não há árvores na avenida, como preconizava o paisagismo anunciado no projeto, que poderiam servir de barreira ao sol e aos poluentes e de proteção a acidentes envolvendo automóveis e ciclistas.

Imagens selecionadas mostram interrupções da ciclovia ao chegar a uma estação de ônibus e devido às conversões dos automóveis (à direita na imagem) (figura 2); uso das canaletas exclusivas para ônibus, por ciclistas (figura 3); e detalhe da ciclovia na Linha Verde (figura 4).

Conclui-se que a falta de integração com uma malha cicloviária adequada, a precariedade das ligações ao centro da cidade e a preferência dos ciclistas pela canaleta do ônibus fazem com que as ciclovias da Linha Verde praticamente não sejam utilizadas. Mais que isso, seu uso impõe riscos ao ciclista, fazendo com que, ao menos no caso de Curitiba, pedalar na metrópole seja possível, mas muito perigoso, desgastante e inseguro.

Da mesma forma, nenhuma infraestrutura de apoio ao ciclista foi implantada, nem está prevista para o trecho da Linha Verde Norte. São indispensáveis bicicletários seguros nos terminais de ônibus, possibilidade de transporte das bicicletas nos ônibus, serviços rápidos de manutenção de bicicletas em lo-



Foto: autor

Figura 2  
Pontos de  
interrupções,  
trajeto 4.

cais públicos, apoio para higiene do ciclista, melhoria na sinalização e manutenção constante das ciclovias, entre outras.

A inadequação às necessidades do ciclista torna-se ainda mais inaceitável ao se ter em conta que as precariedades do sistema se repetem em uma via recém inaugurada, que se fez acompanhar por um discurso de consciência ambiental e da necessidade de alternativas ágeis e saudáveis de deslocamento, que previu ciclovias, paisagismo e que valorizaria a área de seu percurso por transformar um leito rodoviário em uma avenida urbana.

## ALGUMAS PROPOSIÇÕES

De modo geral, a inserção da bicicleta no atual sistema de transporte torna imprescindível que se incorpore a esse desenho, a construção de ciclovias e ciclofaixas, que são vias de uso exclusivo, principalmente nas áreas de expansão urbana, e a inclusão das vias cicláveis, que são vias de tráfego compartilhado, que podem ser adequadas ao uso da bicicleta (BRASIL, 2007). Há também a necessidade de campanhas de conscientização e educação dos motoristas e ciclistas em relação ao uso comum das vias públicas, focadas principalmente na segurança dos ciclistas. O incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte estaria privilegiando uma alternativa favorável ao não comprometimento ambiental das cidades e diminuindo os gastos com saúde pública.

No caso de Curitiba, a cidade continua em destaque nacional por sua estrutura de ciclovias que, entretanto, ainda serve apenas para lazer. A cidade precisa

melhorar sua malha cicloviária, tornando-a mais abrangente, integrada e fazendo com que ofereça condições para deslocamentos mais rápidos. O Centro demanda uma estrutura mais eficiente, com ciclofaixas, bicicletários e paraciclos em locais públicos. Vestiários para a higienização do ciclista no local de trabalho/estudo também são fundamentais em uma política de incentivo à bicicleta.

É fundamental que as políticas do município sejam articuladas às dos demais municípios da Região Metropolitana, de onde inúmeras pessoas, de menor renda, se deslocam diariamente para trabalhar, estudar ou realizar outras atividades na capital. A Linha Verde foi pensada para promover essa integração, mas muito falta a

ser feito no caso dos deslocamentos intermetropolitanos por ônibus, quanto mais por bicicleta.

No caso da Linha Verde, as ciclovias necessitam de um traçado sem tantas interrupções, com um pavimento de melhor qualidade e uma melhor integração com outras estruturas. Assim como é usual na Europa e no Japão, a possibilidade de integração entre modais, no caso da Linha Verde entre a bicicleta e o ônibus, poderia ser feita se as estações de ônibus oferecessem bicicletários seguros e/ou houvesse a possibilidade de levar a bicicleta dentro dos ônibus. A Linha Verde Norte será brevemente construída e medidas como essas poderiam ser facilmente implementadas, não repetindo as falhas da primeira parte da Avenida.

Para que o uso da bicicleta seja realmente difundido, além da estrutura cicloviária eficiente, campanhas de conscientização sobre os benefícios individuais, coletivos e para o meio ambiente, que o ciclismo proporciona, são fundamentais. A criação e aplicação de leis de trânsito, além da conscientização dos motoristas, garantem os direitos e proporcionam maior segurança aos ciclistas.

Para democratizar o uso e garantir um meio de transporte de qualidade ao ciclista, alguns investimentos em inovação poderiam ser feitos, como o apoio das universidades e institutos de pesquisa para buscar a criação de bicicletas mais eficientes e mais baratas. Pesquisar novos materiais, baratear processos industriais, enfim, inúmeras possibilidades poderiam ser pensadas para a produção de uma bicicleta mais confortável e de menor custo. Considerando as dificuldades das populações de menor rendimento em adquirir uma bicicleta, também poderiam ser pensa-



Fotos: autor

Figura 3  
Ciclistas  
utilizando  
a canaleta  
do ônibus,  
Linha Verde.

dos mecanismos de subsídios públicos ou das empresas, que colaborassem no financiamento desse meio de transporte a esses segmentos da população, particularmente para trabalhadores e estudantes.

Merece destaque a Lei da Mobilidade Sustentada Urbana, um projeto de lei de iniciativa popular que está em processo de mobilização no município e que institui a bicicleta como modal de transporte regular, assim como os carros, motos e ônibus (<http://www.votolivre.org/>). Essa lei estabelece que 5% das vias urbanas sejam destinadas à construção de ciclofaixas; que a cidade tenha bicicletários em pontos estratégicos, como prédios públicos e terminais de ônibus; que sejam feitas campanhas de educação e respeito aos ciclistas; que seja criado um roteiro turístico para conhecer a capital de bicicleta, como existe em diversas cidades européias; e a implementação do SAMBA (Solução Alternativa para a Mobilidade por Bicycletas de Aluguel), que já existe em algumas cidades brasileiras.

Por mais que se possam enunciar propostas, sabe-se que a questão mais importante e complexa é a própria compreensão da bicicleta como meio de transporte. Incluí-la como modal de transporte requer tanto adequações físicas no desenho e mobiliário urbano, quanto no âmbito das legislações pertinentes. Mais que isso, difundir a consciência sobre os benefícios de seu uso e o respeito pelo ciclista. Como modal de transporte, seria necessário sua integração aos demais modais, com possibilidades tanto de estacionamento de bicicletas para uso do modal ônibus, como a possibilidade de seu transporte nesse modal. Medidas como essas ampliariam o circuito para circulação cicloviária e motivariam mais ciclistas à substituição do automóvel pela bicicleta.

É preciso quebrar o estigma de que a bicicleta representa o meio de transporte exclusivo de pessoas de baixa renda e de baixo status social. Chegar ao trabalho de bicicleta em Curitiba, e de modo geral no Brasil, é motivo de vergonha para muitos. Exemplos internacionais mostram um crescente uso da bicicleta entre as diversas classes sociais, uma mudança cultural preocupada com as questões de mobilidade, meio-ambiente e saúde pública. Representando um avanço e motivo de orgulho em se pedalar no deslocamento diário.

## CONCLUSÃO

Com a vinda da Copa do Mundo de futebol para o Brasil, chamada “Copa Verde”, Curitiba voltou a dar destaque à possibilidade de ampliar a oferta de ciclovias. Porém, há uma incerteza generalizada de que isso ocorra, pois o exemplo concreto da Linha Verde frustrou as expectativas. A partir da análise e vivência cotidiana de percurso nessa localização da cidade



Foto: autor

Foto: autor

Figura 4  
Ciclovia,  
Linha Verde.

de, coloca-se em discussão o quanto o planejamento urbano de Curitiba tem ficado aquém do merecido respeito a essa alternativa de mobilidade urbana.

Curitiba tem uma atuação em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte igual a qualquer outra cidade do Brasil, encontrando as mesmas barreiras e pressões que colocam prioridade ao automóvel. Espera-se, um dia, que não seja longe, poder pedalar nesta metrópole, com segurança, respeito e qualidade ambiental; ter nas bicicletas um veículo de deslocamento para todas as finalidades, não só para o lazer; podendo contribuir, assim, para a redução do uso de meios de transportes predatórios ao ambiente.

## REFERÊNCIAS

- ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. Comissão de Meio Ambiente. Transporte e mobilidade sustentável. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo: ANTP, v.27/28, n.107/108, p.81-92, jul./set.-out./dez.2005.
- ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. Transporte Cicloviário. Série Cadernos Técnicos, v.7, setembro 2007, São Paulo: BNDES : ANTP, 2007.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Brasília : Ministério das Cidades, 2004. 67p. (Cadernos Ministério das Cidades, 6).
- BRASIL. Programa Bicicleta Brasil. Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Presidência da República. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2007. 232 p.
- COMISSÃO EUROPEIA. Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro. Comissão Europeia, DG Environment, Luxemburgo, 2000, 65 p.
- CURITIBA. Plano de mobilidade urbana e transporte integrado Curitiba – PLANMOB. Proposta preliminar, março/2008. Curitiba : Prefeitura Municipal. 54 p.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. Portal da Prefeitura. Perfil da Cidade. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174> (Acesso: 17/09/2010a).
- CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. Portal da Prefeitura. Bicicleta Será Opção de Deslocamento em Curitiba. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/publico/noticia.aspx?codigo=17453&Bicicleta-sera-opcao-de-deslocamento-em-Curitiba> (Acesso: 08/09/2010b).
- FANINI, V. Institucionalização dos transportes da RMC: histórico e novas perspectivas. RMC em Debate. Curitiba : Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná, p.3-6, nov. 2009.
- IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Planejando a Cidade. Zoneamento do uso do solo. Disponível em [http://www.ippuc.org.br/pensando\\_a\\_cidade/index\\_zoneamento.htm](http://www.ippuc.org.br/pensando_a_cidade/index_zoneamento.htm) (Acesso: 17/11/2005).
- IPPUC. PROJETO Eixo Metropolitano de Transporte. Espaço Urbano, Curitiba: IPPUC, n.5, p.8-12, jul.2003.
- MENEZES, F.Z. Linha Verde ainda mantém cara de rodovia. Vida e Cidadania. Gazeta do Povo. 15/11/2010. DISPONÍVEL EM [HTTP://HOME.RPC.COM.BR/PORTAL/GAZETA-DOPOVO/VIDAECIDADANIA/CONTEUDO.PHTML?ID=1045462](http://HOME.RPC.COM.BR/PORTAL/GAZETA-DOPOVO/VIDAECIDADANIA/CONTEUDO.PHTML?ID=1045462) (ACESSO: 15/11/2010).
- MIRANDA, A.C. de M. Carta da União dos Ciclistas do Brasil ao Ministro das Cidades, 2009. Disponível em <http://uniaodeciclistas.org.br/blog/> (Acesso: 18/05/2010).
- MORAIS, M. da P. Transporte e forma urbana. Desafios do desenvolvimento, IPEA, ano 6, n.53, ago. 2009, p.25.
- MOURA, R. Eixo Metropolitano/Linha Verde: refuncionalização do espaço ou reciclagem do modelo Curitiba? In: PPLA 2010: SEMINÁRIO POLÍTICA E PLANEJAMENTO, 2, 2010. Curitiba. Anais... Curitiba: Ambiens, 2010. [CD]
- NEVES, L.S.N. Concessão e permissão: transformações no modelo de delegação do transporte coletivo de Curitiba e seus impactos financeiros. RMC em Debate. Curitiba : Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná, p.21-26, nov. 2009.
- URBS. Linha Verde. Disponível em <http://www.linhaverde.curitiba.pr.gov.br/> (Acesso: 09/12/2009).
- VENERI, T. Sistema de transporte público tem solução, mas falta vontade política. Entrevista à Camila Castro. RMC em Debate. Curitiba : Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná, p.18-20, nov. 2009. ■

Érica Tavares da Silva

# Movimentos populacionais metropolitanos

## e algumas relações socioespaciais

### Resumo

Este trabalho explora algumas lógicas para os movimentos populacionais no espaço urbano, que são considerados tanto através das migrações envolvendo a metrópole, como através dos deslocamentos pendulares. Essas possíveis relações abarcam diversos mecanismos socioespaciais que determinam a localização das pessoas no espaço, entre eles podem ser citados o acesso à moradia, ao mercado de trabalho, às oportunidades educacionais, ao sistema de mobilidade urbana, entre outros. Algumas hipóteses são analisadas, especialmente no que se refere ao lugar de residência e às características dos movimentos populacionais, a partir de uma aproximação da organização social do território, considerando mais detidamente a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Os resultados mostram que há uma relação entre as migrações intrametropolitanas e os movimentos pendulares. Quanto às migrações, além de serem os municípios da periferia que mais recebem pessoas no núcleo, também aumentam as trocas migratórias na própria periferia, ainda nesta, são as áreas populares que mais dinamizam os movimentos populacionais. Quanto à distribuição da população que faz movimento pendular, também são das áreas populares que saem mais pessoas para trabalhar ou estudar no núcleo da metrópole, apesar de, em termos proporcionais à própria população das áreas, haver mais participação nas áreas superiores.

*Palavras-chave:* Metrôpoles; migração; movimento pendular.

### Abstract

This paper explores some logic to population movements in the urban space, which are considered by the migration and the commuting involving the metropolis. These relationships include many socio-spatial mechanisms that determine the location of people in space, such as the access to housing, the labor market, educational opportunities, and urban mobility system, among others. Some hypotheses are considered especially those related to place of residence and the characteristics of population movements, according to an approximation of the social organization of the territory, considering the Metropolitan Region of Rio de Janeiro. The results show that perhaps there should be a relationship between intra-metropolitan migration and commuting. With reference to migration, in addition to being the cities of the periphery that receive most people from the nucleus, also increase the migratory movements in the periphery, where the popular areas are covering population movements. As for the distribution of the population that realize commuting, are also the popular areas where more people go to work or study in the nucleus of the metropolis, although in proportional terms to their own areas of population, there is greater participation in higher areas.

*Palavras-chave:* Metropolis; migration; commuting.

### Érica Tavares da Silva

*é pesquisadora assistente do Observatório das Metrópoles e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR/UFRJ.*

[ericatavares@observatoriodasmetrololes.net](mailto:ericatavares@observatoriodasmetrololes.net)

Trabalho proposto para a Sessão “Políticas Públicas, urbanização, regiões metropolitanas, Migrações e desenvolvimento desequilibrado - Movimentos recentes no Brasil” do VII Encontro Nacional sobre Migrações, GT de Migração da ABEP, em Curitiba-PR - Brasil, de 10 a 12 de Outubro de 2011.

## INTRODUÇÃO

Os movimentos populacionais nas metrópoles vêm apresentando novos sentidos, que podem referir-se tanto ao sentido do movimento em si, enquanto deslocamento, trajetória, mudança de direção, como também podem referir-se à lógica, razão, significado que esses movimentos passam a apresentar no processo de desenvolvimento capitalista, dinâmica econômica e demográfica e mutações socioespaciais especialmente no espaço urbano.

A partir dos anos 1970 e início da década de 1980 modificam-se as tendências de concentração populacional, de movimentos migratórios, assim como a dinâmica demográfica também passa a apresentar transformações no Brasil. Diante dessas mudanças, que seguiram em curso também nos anos 1990, há um relativo nivelamento no comportamento dos indicadores demográficos, onde em quase todos os espaços, as taxas de fecundidade e mortalidade se reduzem, há uma diminuição nos ritmos de crescimento populacional, apesar do incremento ainda ser elevado, e as migrações mudam de perfil – o que tem relação com o próprio desenvolvimento capitalista.

(...) as migrações deixaram de ser tão positivas e necessárias para o desenvolvimento do capitalismo e para a modernização da sociedade. As grandes cidades e os aglomerados metropolitanos, como resultado, em grande parte, das migrações anteriores e das suas consequências intergeracionais, passaram a contar, dentro dos seus próprios limites territoriais, com o excedente populacional necessário para o funcionamento satisfatório do mercado de trabalho. Por outro lado, as maciças transferências inter-regionais da população, seja das áreas rurais para as urbanas, seja entre os diferentes estados e regiões, deixaram de ser viáveis, não só do ponto de vista econômico e social, mas, também do ponto de vista demográfico. O padrão migratório prevalente anteriormente no Brasil é típico da primeira fase da transição demográfica, quando fecundidade alta e mortalidade em forte declínio possibilitavam altas taxas de crescimento populacional nos grandes reservatórios de mão de obra (Brito, 2009, p. 14-15).

Se antes havia fluxos migratórios massivos, com grandes eixos de movimento, passa-se a ter uma pluralidade de fluxos, com origens e destinos diferenciados e, conseqüentemente, com mecanismos explicativos para esses movimentos mais singulares e complexos, ponto que tem sido indicado em trabalhos anteriores como crucial na busca por interpretações destes processos. Com o predomínio da migração urbano-urbano, especialmente com movimentos de curta distância, passa-se a ter uma condição espacial simi-

lar (urbana) entre origem e destino, o que não permite uma análise de grandes eixos de movimento, é preciso uma análise que abarque a diversidade destes movimentos. Ou seja, os movimentos são plurais em quantidade e diversidade de tipos e razões, ao mesmo tempo são singulares na explicação e qualificação destes tipos.

Essa diversidade interna entre os fluxos no próprio espaço urbano também é ressaltada por Rodriguez (2011), uma vez que os fatores explicativos são mais amplos e complexos, sendo necessário trabalhar com modelos conceituais para distintos tipos de migração entre cidades. Rodriguez aponta quatro destes tipos:

**a) Migração clássica por trabalho:** que envolve perda e busca de trabalho, sendo esta última mais próxima das perspectivas de racionalidade econômica; pressupõe-se também que o movimento seja de áreas com alto nível de desemprego para áreas com baixo nível.

**b) Migração socioeconômica clássica:** que envolve a busca por melhores condições de vida, como acesso a serviços básicos, saúde, educação primária e secundária, acesso a novas tecnologias, cobertura de proteção social e chances de mobilidade social ascendente; pressupõe-se que o fluxo seja de áreas com piores condições de vida para áreas consideradas com condições melhores.

**c) Migração por educação:** envolve a busca por oportunidades de formação, normalmente superior; pressupõe-se que ocorra de áreas com menores vagas na universidade para áreas com maiores opções de ensino superior.

**d) Migração residencial:** envolve a busca por qualidade de vida em geral e qualidade domiciliar em particular, é uma mobilidade espacial muito significativa entre cidades na atualidade e pode operar em sentido inverso aos outros tipos de migração; em alguns casos a emigração pode satisfazer as aspirações de qualidade de vida ou contornar as dificuldades de permanência nas áreas de origem, em qualquer situação, pode ocorrer ou não o desligamento com o mercado de trabalho na origem<sup>1</sup>.

Apesar de estabelecer esses tipos, buscando avaliar o atrativo migratório em diversas cidades, o próprio autor comprova a dificuldade de estabelecer relações claras entre migração (no caso de seu trabalho, medida pelo saldo migratório) e diversos indicadores sociais e econômicos (como educação, acesso a serviços básicos e equipamentos modernos – acesso a novas tecnologias), isso ao nível do território.

Mesmo assim, Rodriguez (2011) aponta algumas

<sup>1</sup> Baseado em Rodriguez (2011, p. 12-13).

relações para o atrativo migratório para as cidades da América Latina com mais de 20 mil habitantes<sup>2</sup>. O atrativo tende a ser mais alto em cidades com maiores níveis de bem-estar, geralmente aquelas com disponibilidade de serviços, onde os índices de equipamentos e cobertura das TICs é mais alto, confirmando a hipótese clássica de que as pessoas se movem de origens com condições de vida inferiores para destinos com condições de vida melhores. A relação entre quantitativo populacional e atrativo migratório não é estatisticamente significativa, assim também ocorre com o desemprego, já que se esperaria que áreas com maior desemprego tivessem maior saída populacional e áreas com menor desemprego tivessem maior atrativo, porém essa relação não é significativa, indo de encontro às teorias que põem no centro da racionalidade migratória a busca por emprego. Já a dimensão das condições de vida que apresenta correlações mais altas com o atrativo migratório é a do acesso às TICs (Rodríguez, 2011, p. 35-36).

Portanto, não há uma razão majoritária para explicar os movimentos populacionais, há diversos aspectos operando sobre as lógicas de mobilidade. Palomares (2008) afirma que passamos do contexto de uma mobilidade de massas para uma mobilidade singular. No Brasil, em termos de mobilidade residencial, uma “regionalização dos fluxos” tem sido observada, levando ao encurtamento de distâncias; pode-se dizer que ocorre também uma “fragmentação dos fluxos” – emergência de novos centros regionais que se espalharam no território nacional: mais áreas de retenção da migração do que uma tendência polarizadora de longa permanência (Rigotti, 2008). Segundo Brito e Marques (2005), na sua grande maioria os imigrantes interestaduais preferem as capitais, e os do interior as periferias metropolitanas. Já os emigrantes, sejam para o interior ou para os outros estados, na sua grande maioria, partem mais da capital do que da periferia metropolitana. O que mostra

que a capacidade de retenção migratória das capitais tem diminuído expressivamente.

Nesse contexto, os movimentos pendulares também ganham expressividade e também passam a apresentar relações com as possibilidades de mudança de residência, inclusive para este tipo de mobilidade espacial ocorreu o inverso do movimento migratório, já que apresenta uma ampliação das distâncias percorridas e deixa de ser uma característica apenas metropolitana.

Mas apesar de vários municípios, inclusive do interior dos Estados apresentarem altas taxas de atração, são especialmente os núcleos das regiões metropolitanas que apresentam estas taxas conjugadas com baixas taxas de repulsão. Além disso, em torno destes núcleos conforma-se um “anel” de municípios com altas taxas de saída de pessoas, evidenciando a centralidade que o núcleo da metrópole ainda exerce na região considerada, mesmo com outros municípios apresentando às vezes maiores taxas de atração (Ribeiro e Silva, 2008). Segundo Moura et al. (2005), as informações sobre este tipo de deslocamento constituem importante referencial para analisar a metropolização e a expansão urbana. As centralidades dessas áreas são facilmente perceptíveis e contribuem também na identificação de processos seletivos de uso e apropriação do espaço, com segmentação dos locais de moradia e trabalho – aspecto que pretende-se destacar ao final do trabalho para maior investigação.

Com o avanço tecnológico e o aprimoramento e crescimento do sistema de transportes e comunicações, ocorrem mudanças nos padrões demográficos e na vida cotidiana da população urbana, onde é possível verificar uma expansão das áreas urbanas existentes com uma diversidade socioespacial crescente. Com essa ampliação do espaço metropolitano há, conseqüentemente, uma ampliação do movimento das pessoas neste território – o movimento pendular é mais que uma característica da vida metropolitana, já que se tornou mesmo um indicador desta articulação e do seu espaço de atividade, da própria identificação de um espaço metropolitano.

A importância de considerar os dados sobre mobilidade espacial (envolvendo tanto as mudanças de residência como a mobilidade cotidiana) está no aporte empírico que proporcionam, ao permitir debater temas atuais envolvendo as metrópoles, tanto em termos conceituais, operacionais e de políticas públicas. Entre estes temas, podem-se destacar as desigualdades sociais que se expressam também na espacialização da população, a conseqüente segregação espacial, as mudanças na territorialização da estrutura produtiva, do emprego e da moradia, o surgimento ou reforço de centralidades. Além disso, os desloca-

<sup>2</sup> Importante ressaltar que o autor não diferencia cidades metropolitanas e não-metropolitanas, além disso reconhece algumas limitações das informações e do processamento de dados. Para tanto, conferir o referido texto. Ainda segundo o autor, “En general, es bajo el número de variables que resultan estadísticamente significativas. En cuatro países de los 14 seleccionados ninguna lo es, y sólo en uno de ellos (el Brasil), tres variables lo son, es decir, menos de la mitad del conjunto. En la mayor parte de los casos, la significación estadística de una variable se verifica para ambos tipos de migración y cuando esto sucede siempre coincide el signo. El desempleo juvenil es la variable que resulta significativa en más países (4), teniendo tres de ellos un signo negativo, indicativo de que mayores niveles de desempleo tienden a asociarse con menores niveles de atracción migratoria (probablemente tasas negativas, es decir expulsión, en muchos casos)” Rodríguez (2011, p. 40).

mentos cotidianos no espaço metropolitano têm se tornado tema central da discussão que envolve políticas públicas e qualidade de vida urbana.

Há algumas hipóteses quanto aos movimentos populacionais que se pretende explorar nessa investigação. Como esse trabalho é parte de um estudo mais amplo, são consideradas aqui algumas suposições baseadas tanto em investigações já realizadas (Ribeiro e Silva, 2008; Silva, 2009; Silva, 2010; Silva, Rodrigues e Ribeiro, 2010), como na literatura e trabalhos de outros autores sobre o tema (Matos, 2005; Brito e Marques, 2005; Rigotti, 2008; Rodriguez, 2008; Baeninger, 2008; Brito, 2009). Sendo assim, especialmente quanto aos movimentos populacionais intrametropolitanos, considera-se primeiramente que as migrações intrametropolitanas são de grande importância para determinar os processos de (re) distribuição populacional nas metrópoles. Associado a isso, sugere-se também que há uma relação entre as migrações intrametropolitanas e os movimentos pendulares. Supõe-se que a determinação quanto a mudar de município residência, mas permanecer na mesma região metropolitana pode ter alguma relação com as condições de movimentar-se nesse espaço. Na verdade, não é possível delimitar precisamente como se dá essa relação, mas através da comparação entre município de origem da migração e município de destino do movimento pendular, proporciona-se uma aproximação das dimensões envolvendo essa hipótese.

Já ao considerar o território a partir de um olhar intraurbano, através da organização social, avalia-se também se são as áreas populares que têm maior atração de imigrantes intrametropolitanos nos municípios de tais regiões. Para os movimentos migratórios, não é possível saber a área de origem (o que pode ser feito apenas ao nível do município), mas é viável saber qual tipo de área tem recebido mais migrantes da própria região metropolitana. Além disso, considera-se também que são das áreas mais populares que saem mais pessoas para trabalhar em outro município. Para o movimento pendular, inversamente ao que ocorre com a migração, dá para identificar a área específica de origem, já o destino é apenas ao nível do município.

Portanto, o trabalho segue estruturado em mais quatro pontos, que avaliam as hipóteses colocadas, a partir de algumas tabulações especiais, para aproximar-se dessas suposições. Para a análise do território metropolitano, foram utilizadas definições e metodologias elaboradas pelo Observatório das Metrópoles, como a identificação dos aglomerados metropolitanos no Brasil, a classificação dos níveis de integração, a hierarquia sócio-ocupacional e a tipologia socioes-

pacial que é uma *proxy* para a organização social do território. Não serão expostas aqui essas metodologias, quando citadas, serão apresentadas referências de estudos da rede onde podem ser encontradas.

Mais do que uma explicação estritamente situada no tempo, já que os dados vão até cerca de onze anos atrás, a ideia é explorar relações entre os movimentos populacionais envolvendo as metrópoles e algumas características das áreas de origem e destino, especialmente, a fim de serem exploradas também com informações mais atuais, assim que disponibilizadas, e aí comparar no tempo também será interessante. Claro que há muitas limitações operacionais, em virtude do tipo de informação trabalhada e dos dados disponíveis, mas algumas aproximações podem ser feitas, a partir dessas quatro assertivas.

## 1. As migrações intrametropolitanas são de grande importância para determinar os processos de (re) distribuição populacional nas metrópoles.

Com a diminuição em especial da fecundidade, tem sido colocado que as mudanças de residência por parte da população vão cada vez mais ganhando relevo para determinar os processos de distribuição e redistribuição populacional no espaço, assim como os ritmos de crescimento populacional dos municípios. Nas áreas metropolitanas, considera-se que as migrações intrametropolitanas também sejam um processo relevante para explicar esses processos, já que se sabe que têm ocorrido expressivas mudanças de moradia, principalmente uma saída expressiva dos núcleos metropolitanos.

Para aproximar-se desses aspectos, analisa-se a participação de imigrantes recentes na população total das RMs através da taxa de imigração<sup>3</sup> segundo o nível de integração<sup>4</sup> dos municípios à dinâmica me-

<sup>3</sup> Essa taxa de imigração expressa apenas o volume de pessoas que realizaram migração recente (data fixa) pela população total de 5 anos ou mais, ou seja, para os municípios com muito alta integração, por exemplo, temos a quantidade de pessoas que são imigrantes nesse agrupamento para cada mil da população de 5 anos ou mais (entre estes, pode ter ocorrido trocas migratórias no próprio agrupamento de municípios com muito alta integração, por isso a ideia é de ter uma expressão da participação de pessoas “em movimento” sobre a população total.

<sup>4</sup> Conferir: OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES – IPPUR/FASE/IPARDES. “Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório de Atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias” (2004), que apresenta os níveis de integração, uma tipologia baseada nas diferenças entre os municípios quanto à sua integração na

RMs	Nível de Integração dos Municípios						
	Polo	Muito Alta	Alta	Média	Baixa	Muito Baixa	Total
Migração Total							
1991	71,5	157,1	187,3	147,7	118,1	88,7	107,0
2000	67,1	139,0	155,9	140,4	115,2	107,0	99,8
Migração Intrametropolitana							
1991	4,6	86,2	97,2	60,1	51,9	34,0	36,4
2000	6,5	78,0	87,2	69,9	55,5	49,1	37,9

Tabela 1 - Taxa de Imigração nas RMs segundo Nível de Integração (por mil) - 1991/2000

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

tropolitana, sendo possível notar que há muitas diferenças dependendo da escala de análise<sup>5</sup>. Ao observar a migração total, em 1991 havia 107 imigrantes para cada mil habitantes nas regiões metropolitanas, esse valor reduz em 2000 para quase 100 por mil, ou seja, cerca de 10% da população metropolitana em 2000 havia mudado de residência nos últimos cinco anos anteriores a este censo. Entretanto, fazendo essas mesmas considerações segundo os diferentes agrupamentos de municípios metropolitanos, vê-se que a participação dos imigrantes nos polos, que são os municípios-núcleo das RMs, é a mais reduzida entre os níveis de integração – obviamente isso precisa ser relativizado em função do grande porte populacional dos núcleos em comparação com os demais municípios das metrópoles. Em 1991, eram os municípios com alta e muito alta integração, respectivamente, que tinham a maior participação de imigrantes. Em 2000, em linhas gerais há uma diminuição da taxa de imigração, mas os municípios com alta integração permanecem com maior participação (praticamente 156 imigrantes por mil), seguidos mais de perto daqueles com média e depois com muito alta integração. Cabe observar que os municípios com baixa integração diminuem pouco na participação dos imigrantes em sua população, e aqueles com muito baixa integração constituem o único recorte espacial em que aumenta a participação de imigrantes. Esse processo pode indicar uma dispersão dos fluxos populacionais em e para as metrópoles, que passam a abranger não apenas os polos e municípios mais integrados, mas também os que fazem parte das regiões metropolitanas e não são tão integrados.

Na parte seguinte ainda da tabela 1, são apresentadas essas taxas desagregadas apenas para os fluxos

intrametropolitanos (ou seja, estes estão contidos no anterior, por isso sempre com valores menores). A situação é um pouco diferente nesse caso, já que aumenta um pouco a participação de imigrantes intrametropolitanos na população total das RMs, de 36,4 para 37,9 por mil da população total (de 5 anos e mais). Nestes fluxos intrametropolitanos, os núcleos aumentam um pouco também na participação de imigrantes que vieram da periferia, entretanto, sob patamares muito reduzidos se comparados com os demais níveis de integração. É interessante notar que o processo observado na periferia para a migração total, fica mais nítido na dinâmica intrametropolitana, já que os municípios com muito alta e alta integração, apesar de ainda terem as maiores taxas em 2000, são os que diminuem essa participação no período, enquanto os municípios com média, baixa e principalmente muito baixa integração, aumentam as taxas de imigração.

A sucinta tabela anterior permitiu situar em relação ao que ocorre no território metropolitano em nível nacional e ter como breve referência uma leitura mais geral. Ao centrar-se apenas na RMRJ, se vê que, no total, aumentou a participação de imigrantes recentes sobre a população total de 1991 para 2000. O único agrupamento de municípios que reduziu a participação de imigrantes foram aqueles com alta integração, apesar de essa redução poder ser explicada pela saída de Tanguá; mas os de muito alta integração tiveram aumento, apesar de não tão elevado. O polo, o município do Rio de Janeiro, passou de 32,9 imigrantes para cada mil da população total para 41,7 – aumentando sua participação; mas tanto em 1991 como em 2000 a maior participação ficou para os municípios com média integração, que são Guapimirim, Paracambi e Seropédica, que em 2010 tinham população entre 50 e 80 mil habitantes. Esses municípios, junto com Tanguá<sup>6</sup> de baixa integração, são os

dinâmica do aglomerado correspondente. As variáveis utilizadas para essa classificação foram: taxa média geométrica de crescimento populacional (1991-2000); densidade demográfica; contingente de pessoas que realizam movimento pendular; proporção de pessoas que realizam movimento pendular; proporção de emprego não-agrícola.

<sup>5</sup> Para ver esses valores por Região Metropolitana, conferir: Silva, Rodrigues e Ribeiro (ABEP, 2010).

<sup>6</sup> O município de Tanguá foi desmembrado de Itaboraí, passando a constar em 2000. Não agregamos porque como estamos trabalhando com as próprias transformações internas na RMRJ, consideramos interessante deixar explícita essa mu-

que ainda apresentam maiores taxas de crescimento na RMRJ. Além desses, há os municípios de Mangaratiba e Maricá com crescimento bastante elevado (3,72% a.a. e 5,71% a.a., respectivamente), oficialmente não fazem parte da RMRJ, mas no estudo realizado pelo Observatório das Metrôpoles compõem o aglomerado urbano no Rio de Janeiro com funções metropolitanas. Claro que é preciso ressaltar que esses municípios têm porte populacional mais reduzido, se comparados com o Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Duque de Caxias e Nova Iguaçu, por exemplo; neste sentido, qualquer alteração já representa grandes mudanças na dinâmica populacional.

Na dinâmica intrametropolitana também aumenta a participação de pessoas que mudaram de residência na RMRJ em todos os níveis de integração, apenas naqueles com alta integração diminui um pouco a taxa de imigração, na verdade, fica muito semelhante, provavelmente sem a saída de Tanguá ficaria até maior. São também os municípios com média integração que apresentam as maiores taxas e também o maior aumento de imigração de 1991 a 2000.

É claro que essas taxas – ou essa participação de imigração nos municípios da RMRJ – devem diferenciar-se conforme os tipos de fluxos. Por exemplo, entre estes 176 imigrantes por mil nos municípios com média integração em 2000, já foi visto que 127,8 por mil são imigrantes intrametropolitanos. Mas não se sabe quantos destes vieram do núcleo ou da própria periferia da metrópole, ou ainda para o restante se vieram do Estado do Rio de Janeiro ou de

dança também.

outro Estado.

Sendo assim, passa-se a observar os tipos de fluxos na RMRJ para o núcleo e para os demais municípios metropolitanos. Já foi possível notar pelas tabelas e considerações acima que no Município do Rio de Janeiro a participação dos imigrantes que vêm de fora da RM é muito maior, agora nota-se que em 1991 12% dos imigrantes no núcleo vieram da periferia da própria RM, 10% vieram de outros município do Estado, que não da RM, e cerca de 77% vieram de outra UF – ou seja, realmente o núcleo atrai mais pessoas de outras UFs, e como já visto em outros trabalhos, apesar da forte emigração nos núcleos metropolitanos, como no Rio de Janeiro, a migração vinda do Nordeste e outras regiões ainda é considerável, só a região Nordeste ainda é a origem de aproximadamente 43% dos migrantes no município do Rio (Silva, 2009). Em linhas gerais, esses achados não são novidade, como foi dito, já se sabe que os imigrantes de outros estados preferem mais as capitais a outros municípios dos aglomerados metropolitanos, mas na distribuição destes imigrantes por tipos de fluxos há pequenos diferenciais do período de 1986 a 1991 para o período de 1995 a 2000.

De 1995 para 2000, em valores absolutos, aumenta o número de imigrantes em todos os tipos de fluxos, já na distribuição destes, aumenta um pouco a participação da migração intrametropolitana no núcleo, já que dos imigrantes que este recebeu, 14% vieram da periferia; aumenta um pouco também a proporção de imigrantes que vieram de outros municípios do Estado, e conseqüentemente, diminui a participação dos imigrantes interestaduais – que pas-

RMRJ	Nível de Integração dos Municípios						
	Polo	Muito Alta	Alta	Média	Baixa	Muito Baixa	Total
Migração Total							
1991	32,9	75,2	129,4	140,7	-	54,6	107,0
2000	41,7	80,3	118,3	176,1	138,3	63,9	99,8
Migração Intrametropolitana							
1991	4,0	49,6	86,5	95,3	-	26,1	36,4
2000	5,9	53,6	85,3	127,8	83,1	31,4	37,9

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

Tipos de Fluxo	1991	(%)	2000	(%)
Intra Periferia-Núcleo	20.309	12,2	31.670	14,0
Intraestadual Núcleo	17.658	10,6	26.535	11,8
Interestadual Núcleo	128.092	77,1	167.295	74,2
<b>Total</b>	<b>166.059</b>	<b>100,0</b>	<b>225.500</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

Tabela 2 - Taxa de Imigração na RMRJ segundo Nível de Integração (por mil) - 1991/2000

Tabela 3 Distribuição dos Fluxos na RMRJ com destino ao núcleo metropolitano

1991						
Tipos de Fluxo	Muito Alta	Alta	Média	Baixa	Outros	Total
Intra Núcleo-Periferia	38,6	30,9	17,4	-	35,6	37,0
Intra Periferia-Periferia	27,4	36,0	35,9	-	36,2	29,1
Intraestadual Periferia	10,0	15,6	27,4	-	14,2	11,2
Interestadual Periferia	24,1	17,5	19,3	-	14,0	22,6
<b>Total</b>	<b>255.783</b>	<b>53.982</b>	<b>2.819</b>	<b>-</b>	<b>10.030</b>	<b>322.614</b>

2000						
Tipos de Fluxo	Muito Alta	Alta	Média	Baixa	Outros	Total
Intra Núcleo-Periferia	33,3	28,9	35,3	18,3	42,5	33,0
Intra Periferia-Periferia	33,4	43,2	32,5	41,8	33,9	35,2
Intraestadual Periferia	9,1	11,1	17,1	31,2	10,1	10,0
Interestadual Periferia	24,1	16,8	15,1	8,7	13,6	21,8
<b>Total</b>	<b>297.804</b>	<b>72.244</b>	<b>17.302</b>	<b>3.255</b>	<b>21.993</b>	<b>412.598</b>

Tabela 4  
Distribuição dos Fluxos Populacionais na RMRJ com destino aos demais municípios metropolitanos

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

sam de 77% para 74%. Apesar disso, o peso destes últimos ainda é muito considerável; a tendência é de redução da migração de longa distância (que tem como *proxy* esses movimentos interestaduais), prosseguindo essa tendência, restará saber o que ganhará mais peso na composição populacional a partir da migração nestas áreas.

Já nos demais municípios metropolitanos, em números absolutos, também ocorreu aumento dos imigrantes, assim como na participação (visto na tabela 2). Observa-se que 37% dos imigrantes na periferia haviam vindo do núcleo em 1991 e 29% realizaram trocas migratórias na própria periferia – ou seja, na periferia quase 67% dos movimentos foram intrametropolitanos. Os movimentos intraestaduais tiveram participação de 11% e os interestaduais cerca de 22% – em proporção menor, mas também na periferia o peso da imigração interestadual é maior que a intraestadual. Já em 2000, as trocas migratórias na própria periferia da RMRJ aumentam sua participação (passando a 35%) que é compensada com reduções nos outros tipos de fluxos, mas a origem no núcleo também continua com grande participação (de 33%).

Ao considerar a primeira hipótese colocada, com essas aproximações feitas aqui, pode-se ver que realmente as migrações intrametropolitanas têm seu papel considerável nos processos de redistribuição populacional nas RMs, entretanto, para o total das RMs, a participação da migração intrametropolitana não é majoritária nos movimentos populacionais envolvendo as RMs, apesar disso, houve um sensível aumento na migração intrametropolitana de 1991 a 2000. Já na RMRJ, aumenta a participação da migração, tanto total, quanto intrametropolitana, en-

tretanto, essa importância se diferencia conforme o nível de integração dos municípios, pois, o fato de que os movimentos intrametropolitanos têm favorecido a periferia já se sabe, agora é possível apontar que esse favorecimento é maior para os municípios de média e baixa integração na RMRJ. É possível que num primeiro momento as migrações tenham ocorrido para uma periferia mais integrada, no caso da RMRJ, para uma periferia mais consolidada, num outro momento essa expansão já deve estar alcançando outros municípios da RMRJ, mais distantes e com configuração socioespacial diferenciada, como se verá mais a frente.

Em linhas gerais, apesar da importância da migração intrametropolitana, visível em especial nos demais municípios da RMRJ, para além do núcleo, também é importante reconhecer que os outros tipos de fluxo, apesar de estarem em redução na participação entre os imigrantes, também são consideráveis, especialmente no núcleo. Além disso, pode-se notar a sempre mais reduzida participação da imigração intraestadual, ou seja, a RMRJ não é tão atrativa para os demais municípios do próprio Estado do Rio de Janeiro.

## 2. Há uma relação entre as migrações intrametropolitanas e os movimentos pendulares para trabalho.

Em publicação recente do IBGE sobre os deslocamentos populacionais, os pesquisadores expõem a demanda por explicações teóricas para os novos processos que têm ocorrido no Brasil, destacam ainda alguns aspectos, como o redirecionamento dos fluxos

migratórios para as cidades médias, em detrimento dos grandes centros urbanos; os deslocamentos de curta duração e as distâncias menores; os movimentos pendulares que passam a assumir maior relevância nas estratégias de sobrevivência, não mais restritos aos grandes aglomerados urbanos (Oliveira e Oliveira, 2011). Certamente, os deslocamentos pendulares adquirem maior amplitude, tanto no sentido de envolver mais espaços da rede urbana quanto no sentido de um alargamento das distâncias. Embora essa “dispersão” esteja em processo, ainda é nas áreas metropolitanas que tais movimentos são mais expressivos, sugere-se aqui que tal fenômeno também apresenta esse sentido de “amplitude” no próprio interior das áreas metropolitanas.

Nesse contexto, outra dimensão para investigação refere-se à relação entre as migrações intrametropolitanas e os movimentos pendulares. Por quê? Parece bem plausível supor que as mudanças de residência passam pela possibilidade de deslocar-se na área de destino ou a partir dela. Este pode não ser o fator determinante para motivar as mudanças de residência, especialmente as que se originaram no núcleo da metrópole em direção aos demais municípios, afinal, na migração intrametropolitana este tem sido o movimento mais comum nas últimas décadas – a emigração dos núcleos para a periferia.

As razões, como já considerado em outros trabalhos (Silva, 2009; Ribeiro et al., 2010), envolvem certamente as condições de acesso à moradia, as intervenções públicas na área de habitação favorecendo uma periferação, as condições adversas no mercado de trabalho nos anos 80 e 90, que devem ter contribuído para essa mobilidade espacial. Mesmo assim, sugere-se que as possibilidades de mobilidade urbana, as condições de acessar tanto o sistema físico de circulação quanto os meios de transporte, também devem influenciar nessa mobilidade. A pergunta então colocada foi: será que as pessoas que migraram, mas permaneceram residindo no aglomerado metropolitano se deslocam com frequência entre a área de origem e destino? Essa foi a questão colocada a partir da assertiva acima.

A informação sobre movimento pendular não foi incorporada no censo de 1991, diante disso, são utilizados dados do censo de 1980, que apresentou essa pergunta. Claro que há uma temporalidade distinta e muitos processos socioespaciais e econômicos ocorrendo nas metrópoles em finais dos anos 70 e início dos anos 80, mas como o objetivo aqui é aproximar-se das possíveis dimensões envolvendo os movimentos populacionais nas metrópoles, estes dados são considerados apenas para captar estes aspectos. Ao cruzar o município de origem da migração com o muni-

cípio de destino no movimento pendular, vê-se que em 1980 62,8% dos migrantes intrametropolitanos que estavam ocupados faziam movimento pendular; desagregando este valor, para aqueles que saíram do núcleo para a periferia, quase 70% faziam movimento pendular; para os que saíram da periferia e foram morar no núcleo 7,6% realizavam este movimento; já para os que mudaram de residência na própria periferia quase 63,7% se deslocavam para trabalho ou estudo em município diferente do que residia. No total, vê-se que 43,5% destes movimentos eram para o município de origem da migração. Ao fazer essa relação direta entre município de origem da migração e município de destino do movimento pendular, a proporção mais elevada era para os que migraram do núcleo para a periferia, mas deslocavam-se para o núcleo – 64,4%.

Já em 2000, no geral, há uma redução do movimento pendular em direção ao núcleo metropolitano, o que foi já articulado envolvendo temas sobre moradia, (i) mobilidade e mercado de trabalho na RMRJ (Lago, 2007; Silva, 2010). Apesar dessa redução, que também se reflete na relação do movimento pendular com as migrações intrametropolitanas, ainda havia 53% dos migrantes intrametropolitanos ocupados em 2000 que faziam movimento pendular. Para os que migraram periferia-núcleo em 2000 há um aumento na proporção de pessoas que trabalham na origem da migração, a periferia; apesar disso, permanecem os valores mais elevados dos movimentos na periferia ou em direção a esta.

Diante disso, observa-se que em 2000, aproximadamente metade dos migrantes que mudaram do núcleo para a periferia, na verdade se deslocavam para o núcleo – não é possível diferenciar se este movimento era para trabalho ou estudo, mas como visto em outros trabalhos (Silva e Ribeiro, 2008), é muito comum que a maior parte deste movimento seja para trabalho. Mesmo sendo para um ou outro, nota-se que, apesar da redução no movimento pendular em direção ao núcleo, no contexto da migração intrametropolitana ainda há grande expressividade dos que se movimentam com frequência para o município de origem da migração.

Na nova configuração urbana com processos de expansão metropolitana, a mobilidade intraurbana constitui um dos principais elementos da formação e consolidação dos espaços urbanos – possibilitando a retenção residencial de algumas áreas. A mobilidade intraurbana se torna uma dimensão importante na decisão de mudar ou não da localidade de residência, uma vez que com este movimento – fruto do próprio processo de urbanização (especialmente com a melhoria da rede de transporte) e das novas formas

de redistribuição espacial da população – a mudança de residência não corresponde necessariamente a uma mudança de local de trabalho, com alterações dos movimentos migratórios intra e inter-regionais (Baeninger, 1998, p.75).

Há uma atração residencial na periferia, provavelmente relacionada ao acesso à moradia, ao mercado imobiliário, ao papel do Estado com políticas habitacionais e às próprias condições socioeconômicas desta população que mudou, mas é possível também que haja uma articulação com as condições de mobilidade. Parte da redução da mobilidade espacial também precisa ser considerada a partir dos processos de retenção da população para trabalho nos municípios periféricos, que na verdade, já são investigados também quanto à continuidade ou mudanças dessa perspectiva de periferia, surgimento e/ou reforço de novas centralidades (Lago, 2007; Lago, 2008; Rodriguez, 2008). Apesar dessa diversificação, ainda é importante avaliar também em que condições de trabalho e inserção ocupacional se dá essa retenção, já que ao comparar quem fica e quem sai do município para trabalhar no núcleo, estes últimos apresentam melhores condições de rendimento e escolaridade, por exemplo.

Portanto, no geral, as informações mostram que ainda há uma dissociação casa-trabalho, que parece ser mais expressiva no contexto daqueles que migraram no espaço intrametropolitano na RMRJ, mas também em outras RMs, conforme já considerado (Silva, Rodrigues e Ribeiro, 2010).

### 3. As áreas mais populares são as que têm maior atração de imigrantes intrametropolitanos.

Ao pensar que os movimentos intrametropolitanos estão relacionados, entre outros fatores, às perspectivas de moradia, pode-se fazer duas suposições. Primeiramente, seria que tais movimentos são impulsionados por dificuldade de acesso à moradia. Conforme ressaltado por Abramo (2008), o acesso ao solo urbano nas áreas metropolitanas é determinado essencialmente por duas lógicas. Uma é a lógica que tem o Estado como mediador, exige dos indivíduos e dos grupos sociais alguma acumulação de capital que pode ser político, institucional, simbólico ou de outra natureza. Já a lógica do mercado é unidimensional no que se refere aos requerimentos para acessar a terra urbana: a possibilidade de acesso à terra e sua mag-

Tipo de Fluxo	1980		2000	
	Faz Mov. Pendular	Para Mun. Origem	Faz Mov. Pendular	Para Mun. Origem
Núcleo-Periferia	69,7	64,4	59,4	51,2
Periferia-Núcleo	7,6	5,6	10,9	7,4
Periferia-Periferia	63,7	17,8	57,8	19,0
<b>Total</b>	<b>62,8</b>	<b>43,5</b>	<b>52,9</b>	<b>31,2</b>

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1980 e 2000 (IBGE).

nitude está diretamente ligada ao tamanho do capital monetário, acumulado pelos indivíduos e pelos grupos sociais (Abramo, 2008, p.57). Entretanto, nos países latinoamericanos e em boa parte da Ásia e da África, a urbanização acelerada do pós-guerra, as desigualdades sociais e as grandes dificuldades financeiras dos Estados nacionais permitiram que surgisse uma terceira lógica de acesso à terra urbana, que Abramo (2008, p.58) chama de “lógica da necessidade”, que tem sua maior expressão nas moradias irregulares, áreas de risco e também em favelas. É bem plausível sugerir que as dificuldades ou facilidades de acesso a alguma dessas lógicas também esteja impulsionando as migrações intrametropolitanas, por exemplo, as dificuldades de permanência nos municípios centrais – seja por preços de aluguel ou limitações para aquisição de imóvel próprio pela lógica do mercado, seja por uma não preferência por acessar a “lógica da necessidade” – podem ter motivado a saída para os municípios da periferia. Além disso, há a influência da lógica que tem a mediação do Estado, que historicamente promoveu o acesso à moradia para muitas famílias em áreas mais periféricas, muitas vezes com precária infraestrutura e muito distantes dos locais de trabalho e redes sociais. Sendo assim, essa primeira suposição estaria relacionada mais a uma mobilidade espacial de camadas mais inferiores na hierarquia social, talvez a uma busca por moradia legal e própria.

A outra suposição seria aquela relacionada ao que a literatura denomina o fenômeno da suburbanização (Soja, 1992; Dematteis, 1998; De Mattos, 2002; Rodrigues, 2008; Moura, 2009), que se refere a um processo de saída de pessoas de camadas médias e superiores da hierarquia social para áreas não tão distantes das áreas centrais, estas comprometidas pelas condições adversas das deseconomias de aglomeração, em busca de espaços de residência mais “agradáveis”. Seriam novas perspectivas em relação às cidades e aos serviços oferecidos; interesse por melhores climas, amenidades, dinâmica cultural, entretenimento, serviços de saúde, etc.

Nossa investigação tem conduzido a supor a primeira perspectiva, nas quais seriam áreas mais pobres e populares que atrairiam mais pessoas. É possível

Tabela 5  
RMRJ: Migrantes intrametropolitanos ocupados que realizam movimento pendular, 1980 e 2000

que a segunda perspectiva se aplique mais a processos de expansão urbana que extrapolam os limites metropolitanos, mas que talvez abranja áreas que autores como Randolph (2007) chamam de peri-metropolitanas, imediatamente após os limites da região metropolitana.

Não pretende-se e nem é possível abarcar aqui todas as complexas dimensões que essas suposições colocam, apenas para aproximar-se dessas questões, realiza-se uma análise dos distintos fluxos migratórios em ou para a RMRJ segundo o tipo socioespacial das áreas internas dos municípios – são agrupamentos de áreas (AEDs de 2000 compatibilizadas com os setores censitários de 1991) segundo uma tipologia socioespacial que se baseia na hierarquia sócio-ocupacional<sup>7</sup>. A realização dessa tipologia gerou uma classificação das áreas internas da RMRJ, que foram divididas nos grandes grupos: superiores, operárias, médias e populares.

Na tabela a seguir, apresenta-se a taxa de imigração, que é a participação da população que migrou nos últimos cinco anos sobre a população de 5 anos ou mais do referido tipo socioespacial no núcleo ou na periferia, segundo o tipo de fluxo realizado. Por exemplo, havia 28,4 para cada mil da população das áreas superiores na periferia que eram imigrantes que saíram do núcleo (e foram morar na periferia em áreas superiores, segunda coluna). Na RMRJ, em 1991, essas áreas superiores na periferia, ou seja, municípios da RM que não o núcleo, apareciam apenas em Niterói. É importante ressaltar que o denominador é a população total de 5 anos ou mais no referido tipo socioespacial no núcleo ou na periferia<sup>8</sup>.

Ao observar essa proporção, nota-se que em 1991,

<sup>7</sup> Não será detalhada aqui a metodologia, em virtude da extensão máxima do trabalho, mas tais procedimentos podem ser conferidos em: MAMMARELLA, Rosetta; LAGO, Luciana. “Tendências na organização social do território das metrópoles 1991 – 2000”. Relatório de pesquisa – Observatório das Metrópoles/CNPq-Institutos do Milênio, 2009; também em trabalho anterior apresentado na própria ABEP: SILVA, Érica Tavares. “Organização Sócio-Territorial e Movimentos Populacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. Anais do XVII Encontro Nacional da ABEP, Caxambu – MG, setembro/2010.

<sup>8</sup> Em trabalho anterior, apresentado no Encontro da ABEP em 2010, utilizou-se o mesmo denominador para todos os tipos de fluxos, ou seja, a população total de 5 anos ou mais de cada tipo na RMRJ. Para refinar mais esses valores, diferenciamos o núcleo e a periferia. Se o destino foram áreas do núcleo, o denominador é a população do tipo apenas no núcleo; se o destino foi algum município da periferia, o denominador é a população total do tipo na periferia. Como já ressaltado, essa taxa visa apenas a ter uma expressão da participação de população que migrou em cada tipo socioespacial e conforme o fluxo que realizou.

a participação daqueles que saíram do núcleo e foram morar na periferia fica em torno de 28 para cada mil nos tipos superior, médio e operário na periferia. Nas áreas populares, essa participação foi maior – cerca de 33 por mil. Para o fluxo inverso, os valores são mais reduzidos, já que é um movimento menos expressivo, para as trocas migratórias na periferia, os valores são mais reduzidos no tipo superior (que também é menos comum na periferia), e a taxa de imigração é maior nas áreas populares também. Nos demais tipos de fluxos intraestaduais e interestaduais, as taxas são mais altas nos dois extremos, áreas superiores e populares, sendo ainda maior nas áreas superiores – ou seja, havia uma participação de imigrantes de outras regiões do estado e de outros estados nos municípios de Rio de Janeiro e Niterói.

Já em 2000, diminui um pouco a participação de imigrantes que saíram do núcleo para a periferia em todos os tipos, exceto nas áreas superiores, que aumenta de 28,4 para 34,2 por mil – apesar de Nova Iguaçu também passar a ter uma área de composição superior em 2000, 95% dos imigrantes que saíram do núcleo e foram morar em áreas superiores estavam em Niterói, sendo apenas 5% que foram para Nova Iguaçu; portanto, esse aumento continua sendo explicado pela atratividade de Niterói, que é um município com bons indicadores socioeconômicos no Estado do Rio de Janeiro, que poderia até ser desagregado da periferia e analisado conjuntamente com o Município do Rio de Janeiro. A proporção de pessoas que fizeram o movimento inverso, da periferia para o núcleo também aumenta, diminuindo apenas nas áreas populares, mesmo assim as taxas ficam em patamares bem mais reduzidos. As trocas nos demais municípios metropolitanos aumentam em todos os tipos socioespaciais na periferia, continuam mais elevadas nas áreas populares. Já os movimentos intraestaduais diminuem sua participação, como já visto a RMRJ não é tão atrativa para as demais regiões do Estado. Já os movimentos interestaduais aumentam tanto no núcleo quanto na periferia em todos os tipos, sendo que no núcleo com taxas bem maiores, principalmente nas áreas superiores, mas também nas populares.

Interessante observar esse comportamento elevado de imigrantes, tanto nas áreas populares, quanto na periferia, o que sugere que possa estar ocorrendo dois tipos de movimento, aqueles com origem em capitais e regiões mais urbanizadas de outros estados de pessoas mais qualificadas que têm condições de ir morar em áreas superiores, e também uma mobilidade de pessoas com menos recursos e origem em áreas mais desfavorecidas que vão morar em áreas populares. Provavelmente a lógica que opera sobre as eleva-

Tipos Socioespaciais (destino)	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Intra-estadual Núcleo	Intra-estadual Periferia	Inter-estadual Núcleo	Inter-estadual Periferia
<b>1991</b>							
Superior	28,4	5,4	17,9	19,9	27,3	27,9	18,9
Médio	28,1	4,8	22,9	8,2	11,8	10,9	8,2
Operário	28,6	4,8	21,6	8,5	9,3	12,9	9,4
Popular	33,2	5,8	30,1	10,5	15,7	14,4	10,7
<b>2000</b>							
Superior	34,2	6,0	24,2	8,4	16,2	49,7	26,0
Médio	26,5	6,3	29,4	2,8	5,8	22,1	20,5
Operário	25,1	5,8	25,0	2,5	3,7	26,3	18,8
Popular	31,8	4,8	35,1	2,2	7,1	45,8	23,2

Tabela 6  
RMRJ: Taxa de Imigração (por mil) segundo Tipo Socioespacial, 1991 e 2000

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

das taxas para esses dois tipos de área tão distintas não deve ser a mesma.

Observar a taxa de imigração é importante para ter uma ideia da proporção de pessoas que migrou em relação à população total da área, mas pode ocultar alguns aspectos do universo apenas dos migrantes em si, já que o porte populacional muito elevado como das áreas populares e bem mais reduzido como das áreas superiores, influenciará nessa taxa ou participação. Sendo assim, apresenta-se também a mesma tabela, mas com a distribuição apenas dos migrantes por tipos socioespacial e fluxo realizado; por exemplo, do total de pessoas que saíram do núcleo e foram para a periferia (coluna 2), 3,9% foram para áreas superiores desta.

Essa distribuição possibilita analisar apenas a população que realizou o processo migratório recente. Em 1991, os imigrantes na RMRJ que saíram do núcleo metropolitano se distribuíram mais entre áreas operárias e populares na periferia, com maior participação em áreas operárias; para 2000 diminuiu muito a participação nas áreas operárias, sendo 64% dos movimentos para áreas populares. Claro que é importante considerar que nos anos 90, a RMRJ experimentou o que Mammarella e Lago (2009) chamaram de desproletarização do mercado de trabalho, já que diminuíram muito as ocupações que pesam nestas áreas, como os trabalhadores do Secundário (que envolvem trabalhadores manuais da indústria moderna e da tradicional, trabalhadores manuais de serviços auxiliares, trabalhadores manuais da construção civil); esse processo fez diminuir também a composição do tipo socioespacial operário – que teve reflexo nesse destino obviamente. Mesmo assim, o tipo que mais aumenta e que mais vai receber os emigrantes do núcleo é o popular. Apesar de algumas alterações, os movimentos migratórios da periferia para o núcleo continuaram apresentando maior participação

em áreas médias. As trocas entre a própria periferia também apresentam comportamento semelhante ao primeiro tipo de fluxo, aumentando consideravelmente sua participação nas áreas populares.

Já quanto aos movimentos extrametropolitanos, para os que foram em direção ao núcleo e saíram do próprio Estado do Rio de Janeiro, os principais destinos foram áreas superiores e médias, já para os que foram para a periferia e também saíram de outra região do Estado, foram majoritariamente para áreas populares em 1991, aumentando sua participação em 2000. Para os movimentos interestaduais, entre os que foram para o núcleo, em 1991 a proporção era maior em superiores e médias, entretanto em 2000 estas perdem participação, e as áreas populares aumentam essa proporção de 8,5% para 30,8% de imigrantes interestaduais no núcleo. Aqueles que saíram de outro Estado e foram residir na RMRJ fora do núcleo, tinham em 1991 maior participação nas áreas operárias (42%) e depois nas populares (37,4%), mas a participação nas áreas populares também aumenta muito, passando a abarcar 63,4% dos imigrantes interestaduais na periferia.

Diante do exposto até aqui, foi possível notar que para os movimentos intrametropolitanos, entre aqueles que foram para os municípios da periferia ou mudaram de residência entre estes, há uma participação maior nas áreas populares; isso também se evidencia nos movimentos intra e interestaduais, ou seja, aumenta a proporção de pessoas que migraram para ou na RMRJ que foram para áreas populares na periferia. Para os movimentos da periferia em direção ao núcleo, já havia uma participação considerável nas áreas médias que aumenta ainda mais em 2000, entre os que vieram de outras regiões do Estado há uma maior concentração em áreas médias e superiores, mas para os que vieram de outros Estados a distribuição é mais equilibrada, também com participação

Tabela 7  
RMRJ:  
Distribuição  
dos migrantes  
segundo Tipo  
Socioespacial,  
1991 e 2000

Tipos Socioespaciais (destino)	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Intra-estadual Núcleo	Intra-estadual Periferia	Inter-estadual Núcleo	Inter-estadual Periferia
<b>1991</b>							
Superior	3,9	20,1	3,0	34,9	8,9	35,2	7,8
Médio	14,5	47,8	14,5	38,4	14,4	36,5	12,7
Operário	42,8	22,0	39,5	18,1	33,1	19,8	42,1
Popular	38,9	10,1	43,1	8,6	43,6	8,5	37,4
<b>Total (100%)</b>	<b>117.255</b>	<b>25.178</b>	<b>95.740</b>	<b>53.811</b>	<b>49.460</b>	<b>74.667</b>	<b>39.049</b>
<b>2000</b>							
Superior	4,9	16,3	3,3	38,1	10,5	24,5	5,1
Médio	15,3	50,3	15,9	36,8	14,9	31,8	15,9
Operário	15,5	15,7	14,4	11,2	10,3	12,9	15,6
Popular	64,3	17,7	66,4	13,9	64,3	30,8	63,4
<b>Total (100%)</b>	<b>136.124</b>	<b>31.669</b>	<b>145.276</b>	<b>18.865</b>	<b>30.366</b>	<b>174.774</b>	<b>100.832</b>

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

expressiva nas áreas populares.

Como já dito, essa atratividade das áreas populares também é explicada pelo próprio aumento do mundo popular nos anos 90 na RMRJ, mesmo assim, observando a taxa de imigração (que é a proporção em relação à população total), essa expressividade das áreas populares também é considerável, o que nos leva a sugerir que realmente são as áreas com posição mais inferior na organização social do espaço que tem maior participação de imigrantes, especialmente nos demais municípios metropolitanos, apesar de também ocorrer com algumas nuances no núcleo, e destacando Niterói como município de atração – que potencializa a atração de áreas superiores a exceção do núcleo.

#### 4. Também é nas áreas populares que há mais pessoas realizando movimento pendular para outro município.

Em decorrência do ponto abordado acima, é esperado que seja justamente das áreas populares que saiam mais pessoas para trabalhar e/ou estudar em outro município, já que essas áreas seriam espaços com maior concentração de população ocupada em estratos mais inferiores da hierarquia sócio-ocupacional. Essa relação entre áreas de pobreza e saída de pessoas para trabalho já foi bastante discutida ao nível dos municípios, em especial pelos estudos sobre cidades-dormitório; certamente há uma relação entre territórios com menor disponibilidade e diversificação de postos de trabalho com a repulsão de população em idade ativa, mesmo residindo nessas áreas. A ideia aqui foi explorar como fica essa relação no nível intraurbano, considerando o território de saída a partir

dos tipos socioespaciais e o território de destino como o município núcleo ou os municípios da periferia.

A taxa de mobilidade aqui apresentada expressa a participação de pessoas no tipo socioespacial no núcleo ou na periferia que saem para trabalhar/estudar em outro município. Por exemplo, 5,4 em cada mil pessoas que moram em áreas superiores no núcleo deslocam-se frequentemente para algum município da periferia. Para as saídas da periferia em direção ao núcleo para trabalho e/ou estudo, as taxas são bem mais elevadas, considerando a participação de pessoas que realizam esses movimentos sobre a população de cada tipo socioespacial na própria periferia. As áreas com maior saída de pessoas (coluna 3) são superiores, nas quais 142 em cada mil (ou 14,2%) se deslocavam para o Município do Rio de Janeiro, contrariamente ao que se esperava nas áreas populares a saída era de 98,4 por mil – mais reduzida que nas áreas superiores. Já nos fluxos periferia-periferia, a saída é maior nas áreas médias (59 por mil da população total).

Devido à expressividade do Município de Niterói, que pesa na composição superior na periferia, retirou-se esse município para ver como ficariam essas taxas. A saída das áreas superiores (em relação à população dessas próprias áreas) se reduz como em todas as áreas, mas o peso maior não passa a ser das áreas populares e sim das áreas operárias e médias na periferia. Para os movimentos na própria periferia passam a ser as áreas médias com maior saída de pessoas. Sendo assim, sob esse olhar, incluindo ou não Niterói na periferia, a hipótese de que são as áreas populares que têm maior saída de pessoas não se confirmaria.

Essa não comprovação pode decorrer também de alguns fatores. Primeiramente, como já colocado para a migração, as áreas superiores abarcam parce-

Origem	Núcleo	Periferia		Periferia sem Niterói	
Tipos Socioespaciais de Origem	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia
Superior	5,4	142,2	25,3	82,9	45,4
Médio	6,1	118,7	59,0	110,8	60,2
Operário	5,2	129,7	46,7	119,4	43,0
Popular	2,3	98,4	47,2	90,4	43,4

Tabela 8  
RMRJ: Taxa de Mobilidade (por mil) segundo Tipo Socioespacial, 2000

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 2000 (IBGE).

la bem mais reduzida de áreas na periferia, diante das quais qualquer número mais elevado de pessoas que fazem movimento pendular em direção ao núcleo já ganha maior expressividade; de qualquer forma, é uma proporção elevada. Mas em segundo lugar, foi considerado aqui o denominador diferenciado para cada tipo no núcleo ou na periferia, o que torna as taxas mais elevadas. Em trabalho anterior (Silva, ABEP, 2010), utilizamos o mesmo denominador da população total de cada tipo socioespacial (independente se na periferia ou no núcleo), em que os resultados mostravam maiores taxas de saída de movimento pendular nas áreas populares, mesmo em direção ao núcleo. Além dessas duas considerações, há também uma distinção ao nível do território e do indivíduo na abordagem dos deslocamentos cotidianos; geralmente, ao nível do território são os espaços menos dinâmicos e com menos postos de trabalho que apresentam maior saída e os espaços com atividade econômica mais dinâmica e diversificada têm maior atração. Já para o nível do indivíduo ocorre o inverso, já que geralmente são aqueles que têm melhores condições sociais e econômicas que apresentam maior potencial de mobilidade e de romper distâncias maiores (Rodríguez, 2008; Silva, 2010). Como a tipologia socioespacial se baseia em características dos indivíduos que trabalham, essencialmente sua ocupação e também sua posição, rendimento e nível de instrução, a definição de território está relacionada, portanto, com essas potencialidades individuais.

Para esclarecer melhor essa saída, considerou-se também apenas o universo daqueles que se movimentam com frequência entre municípios, e assim vê-se que para estes que saem para o núcleo há uma proporção bem maior a partir das áreas populares na periferia (54%), na verdade, a proporção de saída na periferia vai aumentando conforme diminui a posição das áreas na estrutura socioespacial – sob essa perspectiva a hipótese se confirma. Sendo assim,

Tipos Socioespaciais	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Total
Superior	16,5	5,6	2,3	5,0
Médio	56,5	18,6	21,0	20,8
Operário	16,7	21,8	17,8	20,4
Popular	10,3	54,1	58,9	53,8
<b>Total (100%)</b>	<b>29.112</b>	<b>500.342</b>	<b>220.110</b>	<b>749.564</b>

Fonte: Microdados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 (IBGE).

observa-se que em números absolutos a saída é muito maior nas áreas populares, mas em relação à população dessas áreas, é mais reduzida.

Tabela 9  
RMRJ: Distribuição da População que realiza Movimento Pendular por Tipo Socioespacial, 2000

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das mudanças dos fluxos populacionais envolvendo as metrópoles, em que não há mais uma tendência polarizadora de longa permanência como ocorreu até os anos 70/80, em especial em direção às grandes cidades do Sudeste, pode-se dizer que há uma pluralidade de fluxos de caráter cada vez mais urbano-urbano. Ao observar a atratividade dos municípios metropolitanos a partir do recorte dos níveis de integração, nota-se que os municípios com menor integração tendem a aumentar a atração de imigrantes. Esse processo pode indicar uma dispersão dos fluxos populacionais em e para as metrópoles, que passam a abranger não apenas os polos e municípios mais integrados, mas também os que fazem parte das regiões metropolitanas e não são tão integrados.

Na dinâmica intrametropolitana na RMRJ, no geral, aumenta a participação de pessoas que mudaram de residência em todos os níveis de integração; são também os municípios com média integração que apresentam as maiores taxas e também o maior aumento de imigração de 1991 a 2000. Mesmo com a forte emigração nos núcleos metropolitanos, que também ocorre no Rio de Janeiro, este espaço ainda atrai mais pessoas de outras UF's do que da própria UF, mas a tendência é de redução da migração de longa distância. Já na periferia a maior parte dos movimentos foram intrametropolitanos, e o peso da imigração interestadual é maior que a intraestadual.

O fato de que os movimentos intrametropolitanos têm favorecido a periferia já se sabe, o trabalho mostrou também que esse favorecimento é maior para os municípios de média e baixa integração na RMRJ. Sendo assim, a hipótese de que as migrações intrametropolitanas são de grande importância para determinar os processos de (re) distribuição populacional nas metrópoles se confirma, mas é importante considerar que ainda há um peso considerável da imigração principalmente de outras UFs e mais ainda em direção ao núcleo, já que a RMRJ não é tão atrativa para as demais regiões do próprio Estado do Rio de Janeiro. Claro que outras dimensões envolvendo incremento e crescimento populacional, como a fecundidade, têm grande relevância também, em especial nas áreas populares que apresentam taxas de fecundidade mais elevadas (Silva, 2009).

Quanto às migrações intrametropolitanas e os movimentos pendulares para trabalho, vê-se que há uma relação que possivelmente passa por mecanismos ligados às condições de acesso à moradia, às intervenções públicas na área de habitação, ao mercado de trabalho e as possibilidades de mobilidade urbana. Nota-se que, apesar da redução no movimento pendular em direção ao núcleo, no contexto da migração intrametropolitana ainda há grande expressividade dos que se movimentam com frequência para o município de origem da migração.

Ao analisar os movimentos populacionais segundo os tipos socioespaciais, também foi possível encontrar alguns resultados interessantes. Em 1991, a maior taxa de imigração entre os que saíram do núcleo e foram para a periferia foi nas áreas populares. Em 2000, ainda era considerável essa participação, mas as áreas superiores na periferia aumentam sua proporção de imigrantes neste tipo de fluxo, que é determinado essencialmente pelo Município de Niterói. As trocas entre os municípios metropolitanos, exceto o núcleo, aumentam em todos os tipos socioespaciais, sendo mais elevadas nas áreas populares. Já os movimentos intraestaduais diminuem sua participação e os movimentos interestaduais aumentam tanto no núcleo quanto na periferia em todos os tipos, sendo que no núcleo com taxas bem maiores principalmente nas áreas superiores, mas também nas populares. A participação elevada de imigrantes tanto nas áreas populares quanto na periferia sugere que possam estar ocorrendo dois tipos de movimento, possivelmente um de grupos sociais com mais recursos econômicos e culturais e outro de camadas sociais mais inferiores, que certamente vão residir em espaços diferenciados na região metropolitana.

Ainda foi colocada a hipótese de que também são das áreas mais populares que saem mais pessoas para

trabalhar/estudar em outro município. A análise da taxa de mobilidade pendular por tipos socioespaciais parece mais complexa, já que proporcionalmente em relação à população total em cada tipo, há mais pessoas que realizam tal movimento nas áreas superiores. Mas pela distribuição, vê-se que o quantitativo é bem maior nas áreas populares, a proporção de saída na periferia vai aumentando conforme diminui a posição das áreas na estrutura socioespacial. Parte desse maior dinamismo nas áreas populares se refere também ao próprio aumento do mundo popular nos anos 90 na RMRJ.

Portanto, é preciso ter um olhar mais diversificado e sob escalas também diferenciadas para compreender os processos de mobilidade espacial e redistribuição populacional nas áreas metropolitanas, claro que essa reflexão tem que estar articulada com outras dimensões da dinâmica populacional, como o aprofundamento da transição demográfica, envelhecimento populacional e diminuição da fecundidade, porém com manutenção das diferenças espaciais. Além disso, outros mecanismos importantes na estruturação do espaço urbano-metropolitano também são determinantes, como o mercado imobiliário, as políticas habitacionais, as mudanças no mundo do trabalho, as condições de mobilidade urbana. Estudos como esse possibilitam compreender melhor tais transformações e permitem atuar de forma mais planejada sobre quais os impactos para a população das transformações urbanas, sociais e econômicas que as metrópoles vêm passando.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAMO, Pedro. “El mercado del suelo informal en favelas y la movilidad residencial de los pobres en las grandes metrópolis: un objeto de estudio para América Latina”. *Revista Territorios* 18-19 / Bogotá, 2008, pp. 55-73.
- BAENINGER, Rosana. Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, Brasília, 15 (2), 1998, pp. 67-78.
- BAENINGER, Rosana. Rotatividade Migratória: um novo olhar para as migrações no século XXI. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, ABEP. Caxambu, setembro/outubro de 2008.
- BRITO, Fausto; MARQUES, Denise. As grandes metrópoles e as migrações internas: Um ensaio sobre o seu significado recente. 4º Encontro Nacional de Migração da ABEP, Rio de Janeiro, 2005.

- BRITO, Fausto. As migrações internas no Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. 20p. Texto para discussão; 366.
- DEMATTEIS, Giuseppe. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (Ed.) La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.
- DE MATTOS, Carlos A. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? EURE, Santiago, v.28, n.85, dez., p.5-10, 2002.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico – 1991: Documentação dos Microdados da Amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 1996.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico – 2000: Documentação dos Microdados da Amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2002.
- LAGO, Luciana Correa. Trabalho, moradia e (i)movilidade espacial na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. São Paulo: Cadernos Metrôpole 18; pp. 275-293; 2o sem. 2007.
- LAGO, Luciana Correa. “O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a ‘periferia’ que virou ‘centro’”. Anais do Encontro da ABEP, 2008.
- MAMMARELLA, Rosetta; LAGO, Luciana. “Tendências na organização social do território das metrópoles 1991 – 2000”. Relatório de pesquisa – Observatório das Metrópoles/CNPq-Institutos do Milênio, 2009.
- MATOS, Ralfo. Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais. Cadernos Metrôpole, n. 13, pp. 71-105, 1º sem. 2005.
- MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa G. C.; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. F. “Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos”. São Paulo em Perspectiva, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.
- MOURA, Rosa. Arranjos Urbano-Regionais Brasileiros. Tese de Doutorado. Curitiba: UFPR, 2009.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES – IPPUR/FASE/IPARDES. “Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório de Atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias”, 2004. Disponível no site [www.observatoriodasmetrolopes.net](http://www.observatoriodasmetrolopes.net).
- OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto; OLIVEIRA, Antonio Tadeu Ribeiro. Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, Estudos e Análises 1, 2011.
- PALOMARES, J. C. G. Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. Revista EURE, Vol. XXXIV, Nº 101, pp. 5-24, Santiago de Chile, abril de 2008.
- RANDOLPH, R. e GOMES, P. H. Urbanização, movimento pendular e migração: surgem novas territorialidades em áreas peri-metropolitanas? O caso do Rio de Janeiro. In: Anais da V Encontro Nacional sobre Migrações. Campinas, ABEP, outubro de 2007.
- RIGOTTI, José Irineu Rangel. “A (re) distribuição espacial da população brasileira e possíveis impactos sobre a metropolização”. 32º Encontro Anual da Anpocs, 2008.
- RODRIGUEZ, Jorge. “Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro en el decenio de 1990”. Texto apresentado no Workshop “Spatial Segregation and the Labor Market”, University of Texas-Austin, February 13-15, 2008.
- RODRIGUEZ, Jorge. Migración interna y sistema de ciudades en América Latina: intensidad, patrones, efectos potenciales determinantes, censos de la década de 2000. Santiago de Chile, CEPAL: Série Población y Desarrollo No 105, junho/2011.
- SILVA, Érica Tavares; RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz. “Movimento Pendular e Tendências da Reconfiguração Socioespacial”. XIV Semana de Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRRJ, 2008.
- SILVA, Érica Tavares. “Migração e Pendularidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Uma Análise Socioespacial da Mobilidade”. Trabalho apresentado no XIII Encontro Nacional da ANPUR, 2009.
- SILVA, Érica Tavares; RODRIGUES, Juciano Martins; RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz. “Mobilidade Residencial e Reconfiguração Territorial nas Áreas Metropolitanas Brasileiras”. Anais do XVII Encontro Nacional da ABEP, Caxambu – MG, setembro/2010.
- SILVA, Érica Tavares. “Organização Sócio-Territorial e Movimentos Populacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. Anais do XVII Encontro Nacional da ABEP, Caxambu – MG, setembro/2010.
- SOJA, Edward W. Geografias pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993. ■



Renata Florentino

# Como transformar o direito à mobilidade

## em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição

### Resumo

No contexto de sediação da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, o Brasil está prestes a ter o maior volume de recursos de sua história a ser investido em políticas de mobilidade urbana num curto período. Financiamentos específicos são autorizados, o limite de endividamento estabelecido pela Lei de Responsabilidade Fiscal foi suspenso, bancos multilaterais voltam a aumentar seus negócios no país e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) também entra em ação para cobrar e financiar projetos de mobilidade das cidades-sede, por meio do PAC da Copa e PAC da Mobilidade Urbana. Em meio aos mega negócios e mega projetos, as populações atingidas estão envoltas no cenário de cidade de exceção, sem apoio jurídico a que se possa recorrer. Para avaliar os impactos desses projetos, tenta-se aqui estabelecer critérios que fogem das propostas de *city marketing* envolvida no cenário presente, a partir do debate sobre direito à cidade.

*Palavras-chave:* Avaliação; políticas urbanas; mobilidade urbana; indicadores; cidade de exceção.

### Abstract

In the context of hosting of the World Cup in 2014 and the Olympic Games in 2016, Brazil is about to have the largest amount of resources in its history to be invested in urban mobility policies in a short period. Specific fundings are authorized, the debt limit established by the Fiscal Responsibility Law has been suspended, multilateral banks return to grow their businesses in the country and the PAC (Growth Acceleration Program) also takes action to charge and fund mobility projects of the city-hosts through the PAC of the World Cup of and PAC of Urban Mobility. In the midst of mega deals and mega projects, the affected people are surrounded the scenario of the city of exception, without legal support that can be appealed. To assess the impacts of these projects, attempts to establish criteria here who are fleeing from proposed city marketing involved in this scenario, from the debate on right to the city.

*Palavras-chave:* Evaluation; urban policy; urban mobility indicators; city except.

### Renata Florentino

*é mestre em sociologia e doutoranda em Ciências Sociais na Unicamp.*

renata@mobilidadeurbana.net

---

Agradeço a leitura atenta de Jonas de Oliveira Bertucci, Yuriê Baptista César e Leandro Sena à versão preliminar deste artigo.

## INTRODUÇÃO

Este *paper* pretende avançar na definição das dimensões de análise de políticas públicas de mobilidade em torno das quais se devem atentar nos próximos anos, quando intervenções urbanas ocorrerão de maneira intensificada nas grandes cidades brasileiras. Além das dimensões, vai-se procurar avançar na identificação dos novos atores, nacionais e internacionais, que definirão e financiarão essas intervenções urbanas. Uma ressalva importante trata da restrição do período a ser analisado, em função do prazo estabelecido pelo calendário dos jogos da Copa do Mundo (2014) e Jogos Olímpicos (2016), que se coloca como data já incorporada no cronograma de gestão das políticas urbanas das cidades-sede.

No contexto de sediação da Copa do Mundo de 2014<sup>1</sup> e dos Jogos Olímpicos de 2016<sup>2</sup>, o Brasil está prestes a ter o maior volume de recursos de sua história a ser investido em políticas de mobilidade urbana. Financiamentos específicos são autorizados, o limite de endividamento estabelecido pela Lei de Responsabilidade Fiscal suspenso, bancos multilaterais voltam a aumentar seus negócios no país e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) também entra em ação para cobrar e financiar projetos de mobilidade das cidades-sede. Em meio aos mega negócios e mega projetos, as populações atingidas estão envoltas no cenário de cidade de exceção, sem apoio jurídico a que se possa recorrer. Para avaliar os impactos desses projetos, tenta-se aqui estabelecer critérios que fogem das propostas de *city marketing* envolvidas no cenário presente, buscando apoio no debate sobre direito à cidade.

A constituição dessas questões foi buscada para qualificar a avaliação dos prometidos legados positivos da sediação de megaeventos no país (Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016) e o acompanhamento dos investimentos públicos que serão feitos para adequação das cidades. Diversos estudos trabalham com os legados, simbólicos e materiais, deixados nos países que sediam grandes campeonatos esportivos, sejam as Olimpíadas, as Copas ou até mesmo Campeonatos de Rugby. O caso de Barcelona (Espanha), sede das Olimpíadas de 1992, é reverenciado por urbanistas mundo afora, como exemplo bem sucedido de momento adequado para o projeto necessário de redesenho urbano de cidade (seu planejamento teve início

ainda em 1985), enquanto que Montreal (Canadá - 1976), Sydney (Austrália - 2000)<sup>3</sup> e Atenas (Grécia - 2004) ficaram famosas pelas estruturas grandiosas erguidas para seus jogos olímpicos e nunca mais utilizadas, fenômeno que se repetiu em parte na África do Sul em relação aos estádios.

Outra contribuição específica trata-se da escolha de se trabalhar com o legado das políticas de mobilidade urbana. Dado o quadro de produção acadêmica na área, os estudos sobre mobilidade urbana ainda se concentram nos ramos de engenharia e urbanismo, com alto foco no fluxo do trânsito, mas ainda subconsiderando seus impactos sociais, sendo raras as abordagens nas ciências humanas preocupadas com a questão.

Esse trabalho pode contribuir para o rol de estudos já debruçados sobre os impactos urbanos de sediar mega-eventos e insere-se dentro de pesquisa da Rede Nacional de Monitoramento dos Megaeventos Esportivos, projeto Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo/2014 e Jogos Olímpicos/2016 (INCT Observatório das Metrôpoles).

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Esta contribuição tem relação explícita com a realização da Copa do Mundo no país, mas é importante ressaltar que seu foco é, verdadeiramente, as políticas de mobilidade urbana de cada uma das cidades em questão. O fator catalisador “Copa”, em termos efetivos, foi a oportunidade pleiteada pelo Governo Federal em 2007 de receber e fazer investimentos de maior porte nos municípios escolhidos, o que acaba por permitir uma série de alterações nos modelos de gestão em vigor, tanto para o processo decisório como para o processo de investimento e fiscalização, com a imposição de um prazo improrrogável para entrega das melhorias, que é de fato dificuldade constante em diversos empreendimentos públicos, em especial no setor de transportes<sup>4</sup> (Gold e Gold 2008).

Um ponto a ser fortemente observado nessa pesquisa é o processo de disputa e construção política sobre os modelos de política de mobilidade urbana a serem adotados pela cidade, já que as etapas de definição, formulação e tomada de decisões sobre essas políticas são fundamentais para a análise das políticas públicas. A frequência de adoção das mesmas soluções

<sup>1</sup> As cidades que postularam e foram selecionadas para sediar os jogos da Copa do Mundo são: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

<sup>2</sup> A ser realizado na cidade do Rio de Janeiro.

<sup>3</sup> Embora se reconheça que os projetos de engenharia de Sydney tenham tido o mérito de inserir a questão das construções sustentáveis no jogo (Chalkley and Essex, 1999a).

<sup>4</sup> Como exemplo, os quase lendários metrô de Fortaleza e Salvador, cujas obras não foram inauguradas mesmo após mais de cinco anos de destinação de verbas para os empreendimentos.

de políticas de mobilidade no formato “pacote”, por várias cidades simultaneamente<sup>5</sup>, indica não apenas uma escolha técnica, mas um acontecimento político e economicamente circunscrito. Ao mesmo tempo, os lugares que procurarem fugir do pacote, por outras escolhas igualmente políticas e econômicas, terão diferenças de custos (de tempo, de financiamento) que devem ser observadas<sup>6</sup>.

Uma perspectiva relacionada a essa fase se encontra na obra do sociólogo Claus Offe, para quem o Estado não é o espaço de poder exclusivo da classe dominante, pois pode se submeter a concessões de acordo com o poder de organização e pressão social, ainda que, por questões de sobrevivência e arrecadação de impostos, tenha como interesse fundamental permitir a acumulação de capital (Offe 1984). Mais a frente no texto, ao se trabalhar com a intermediação feita pela FIFA com as empresas envolvidas nos empreendimentos da Copa, essa relação se tornará mais evidente.

Esse debate contribui com o contexto específico das obras da Copa, na medida em que as decisões finais sobre os projetos a serem executados serão tomadas em âmbito estatal, ainda que sob a pressão dos termos de compromisso assinados com a FIFA. A seletividade dos projetos em debate, por parte do Estado, pode ser compreendida dentro da obra de Offe, pois ali se entende por seletividade o desempenho das instituições políticas no processo decisório de políticas públicas, agindo como um sistema de filtros, de modo a incluir ou a excluir de suas agendas atos concretos (Offe, 1984, p. 151).

Por maior que seja a pressão feita por grupos empresariais, a seletividade das ações se dá no âmbito estatal, não das empreiteiras ou organismos internacionais. Por outro lado, é a aparente neutralidade do Estado que viabiliza a opção por beneficiar um grupo, o que pode render concessões interessantes a outros grupos envolvidos no debate. Não há, por

<sup>5</sup> O BRT (Bus Rapid Transit) será adotado como solução em pelo menos 6 das 12 cidades-sede (Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro), e corredores de ônibus simples serão adotados em 7 (Belo Horizonte, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Natal, Porto Alegre e Recife). Fonte: Ministério do Esporte, site acessado em 5 de agosto de 2011.

<sup>6</sup> Como vem sendo o caso das cidades que vêm tentando aplicar as verbas do PAC II, da Copa ou da Mobilidade em metrô (Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife). Os metrô foram sendo excluídos da relação de obras a ser financiadas até o prazo da Copa dada sua usual demora desde elaboração de projeto a inauguração. Manaus e São Paulo fizeram a opção de construir Monotrilhos. Ao início do planejamento, apenas Brasília tinha projeto de VLT. Em meio a suspeitas de lobby de empresa, Cuiabá escondeu estudo técnico que recomendava a adoção de BRT e vem tentando emplacar também uma obra de VLT, já denunciada pelo Ministério Público em setembro de 2011.

enquanto, um jogo em que seja possível perceber ganhadores ou perdedores entre os modelos de política de transporte, até porque, por questões de capacidade de administração, um governo pode não ter a habilidade necessária para viabilizar uma obra, ainda que seja de seu interesse<sup>7</sup>.

Uma diferenciação importante do modelo de gestão que vem conduzindo a aplicação desses recursos está relacionada aos prazos colocados pela agenda do campeonato. De acordo com a literatura internacional sobre os megaeventos, um impacto inicial é o desenho de mega-projetos (custo superiores a US\$1bi) para adequar a infraestrutura local aos jogos, que influencia tanto aeroportos, vias, rede hoteleira, mobilidade urbana e, principalmente, estádios. Obras de proporções maiores que as de rotina passam a acontecer em ritmo mais acelerado que o habitual, dificultando realização de estudos adequados de impacto ambiental, provocando despejos injustos de famílias e abrindo mão dos critérios técnicos de fiscalização dos projetos (como o aumento do limite de empréstimo dado pelo Governo Federal para cidades-sedes, contrariando a LRF). Este seria o estado de exceção das políticas urbanas, exatamente no sentido proposto por Giorgio Agambem: “na situação paradoxal de medidas jurídicas que não podem ser compreendidas no plano do direito” (Agambem, 2004, p. 12), ideia que vem sendo trabalhada no Brasil como a ‘cidade de exceção’ (Vainer, 2011), no contexto das adequações jurídicas feitas aos megaeventos.

## MODELO DE TRANSPORTE: MODELO DE DESENVOLVIMENTO

“A erosão das cidades pelos automóveis começa com um tipo de mordida. Pequenas mordidelas no início e eventualmente, grandes mordidas. Uma rua é alargada aqui, outras endireitadas acolá, uma larga avenida é convertida em via de fluxo de sentido único, e mais terra é transformada em estacionamento. Nenhuma etapa do processo é crucial, senão cumulativa, e o efeito é enorme”. Jane Jacobs

“Nesta sociedade onde a coisa tem mais importância que o homem, há um objeto rei, um objeto-piloto: o automóvel. Nossa sociedade, dita industrial, ou técnica, possui esse símbolo, coisa dotada de prestígio e poder. (...) o carro é um instrumento incomparável e talvez irremediável, nos países neocapitalistas, de desculturalização, de destruição

<sup>7</sup> O que vem se confirmando no caso dos atrasos nas contratações dos projetos em diversas cidades, gerando a todo momento os rumores sobre a eventual desclassificação de alguma das 12 cidades-sede.

por dentro do mundo civilizado”. Henri Lefebvre, *Contre les technocrates*, 1967.

Tem-se como premissa neste *paper* que a mobilidade é uma dimensão crucial do direito à cidade, permitindo a integração entre pessoas e espaços. Essa relação das pessoas com espaços públicos, para Milton Santos, é a base para se construir a distinção entre “espaço”, que é dotado de significados, vida e funções, e “paisagem”, referente apenas às formas de um local (Santos, 2008). A paisagem está sempre posta, sendo que um espaço se constrói na medida em que a paisagem é ocupada e significada. Assim, um sistema com baixa mobilidade aproxima setores da cidade de paisagens, enquanto que um sistema que propicie alta mobilidade para seus usuários ajuda a construir espaços. Como afirma Marshall Berman, a Times Square jamais teria sua importância e reconhecimento se não estivesse em local de fácil acesso na cidade de Nova Iorque (Berman, 2005).

Ao mesmo tempo, há uma preocupação de fundo que é a de evitar a privatização dos espaços públicos para se assegurar espaços para automóveis. Como apontou Henri Lefebvre:

O Automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Alguns especialistas chegam a designar por um termo que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as consequências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O Circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. É verdade que, para muitas pessoas, o carro é um pedaço de sua “moradia”, até mesmo o fragmento essencial. Talvez fosse bom insistir em alguns fatos curiosos. No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a “psicologia”, ou melhor, a psicose do motorista. Por outro lado, o perigo real mais fraco e calculado por antecipação impede que somente poucas pessoas “enfrentem os riscos”. O automóvel, com seus mortos e feridos, com as estradas sangrentas, é um resto de aventura no cotidiano, um pouco de prazer sensível, um pouco de jogo. Interessante notar o lugar do carro no único sistema global que descobrimos: a estrutura dos álibis. Álibi para o erotismo, álibi para a aventura, álibi para o “habitar” e para a sociabilidade urbana, o Automóvel é

uma peça desse “sistema” que cai em pedaços assim que o descobrimos. (Lefebvre, 1991, pp. 110-2)

Todos os tipos de modo de transporte, em maior ou menor grau, possuem limitações. As limitações mais conhecidas do fenômeno da urbanização são as relacionadas com o transporte individual motorizado, mas as outras também não estão imunes a limitações. Não há cidade que dê conta de se organizar com base exclusivamente no transporte por bicicleta, nem mesmo Amsterdã, pois esse transporte não dá conta de situações de urgência a longa distância (como ida a hospitais), nem serviços básicos também urbanos (transporte escolar, abastecimento e coleta de lixo). Desse modo, o olhar desse trabalho estará voltado ao ‘gerenciamento da mobilidade’, que se refere à possibilidade de uma melhor integração entre os diferentes tipos modais de transporte.

Há que se ressaltar que muitas vezes os ônus do transporte motorizado individual são vistos como um preço a se pagar pela modernização e enriquecimento de uma localidade, como se não pudessem ser evitados. Sabe-se que, até certo ponto, na medida em que a renda per capita cresce, o volume de deslocamentos motorizados também cresce (Balassiano & D’Agosto, 2001, p. 22) (Schafer & Victor, 1997). Sob a perspectiva econômica, o transporte público seria considerado um bem inferior no Brasil, sendo substituído pelo carro ao crescimento da renda. A opção pelo transporte coletivo, para um país em desenvolvimento, pode parecer um passo atrás, ideia reforçada pela usual má qualidade do serviço prestado e também pela propaganda oficial de governo<sup>8</sup>, em que o modelo de geração de emprego via indústria automobilística é fortemente incentivado, para além do aumento recente de subsídios ao transporte individual via IPI Zero para carros.

Há restrição do Ministério das Cidades em financiar obras de expansão viárias - opção que contempla automóveis, mas não o trânsito urbano como um todo - e o atual Ministro do Esporte, Orlando Silva Júnior, já disse publicamente que a prioridade nas cidades-sede é a eficiência do transporte e não fluxo de automóveis. Ainda assim, essas tentativas de priorização ocorrem dentro de um contexto em que o modelo de desenvolvimento (por vezes chamado de *neodesenvolvimentismo*<sup>9</sup>) adotado pelo governo

<sup>8</sup> <http://youtu.be/dun5jq0-bbo> Vídeo publicitário oficial do Programa País Sem Miséria.

<sup>9</sup> Modelo neodesenvolvimentista de Lula caracteriza-se por duas vertentes. Por um lado, tem-se o Estado financiador que, utilizando o seu banco estatal, o BNDES, exerce o papel de indutor do crescimento econômico fortalecendo grupos privados em setores estratégicos. Por outro, tem-se o Estado investidor responsável pelo investimento em megaobras de infraestrutura que se manifesta no Programa de Aceleração do

federal de fato prioriza o uso individual de automóvel e estimula o consumo deste bem.

E, sem políticas públicas de mobilidade urbana à altura do nível de crescimento econômico atual, o resultado é a simples substituição do transporte não motorizado e do motorizado coletivo pelo motorizado individual, para satisfazer o aumento da demanda por maior possibilidade de locomoção, contribuindo para cultivar assim, a chamada “cultura do automóvel” (Lourenço 2008, p.5)

Como diria o antropólogo Roberto DaMatta, em publicação recente sobre o assunto:

O encontro deflagrado pelo processo de acumulação de um estilo (e uma lógica) de vida hierárquico e aristocrático com um tipo de transporte movido a gasolina, imposto pelo individualismo moderno, conduziu a uma notável indecisão relativa às políticas públicas e ao planejamento urbano de massa de viés horizontal ou igualitário. Esta indecisão está na raiz de uma patética falta de espaço para a circulação de veículos motorizados – que ocupam uma área significativa enquanto transportam apenas um cidadão, ou, no caso, supercidadão neles encastelados – e de uma frota de ônibus cujos proprietários têm um poder político desmedido. Tal processo causa problemas no fluxo de veículos, acentuando a superioridade social relativa dos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo (e impessoal), pelo qual tem aversão. (DaMatta, 2010, p. 22)

E a opção preferencial pelo meio de transporte motorizado individual se reflete no volume de gastos empreendido para este modal, como fruto de uma aliança entre classes médias e governos para o processo de modernização/urbanização das cidades brasileiras nos últimos anos. Para ilustrar, veja na tabela

Crescimento (PAC).

Tabela 1:  
Custos de  
mobilidade por  
tipo, 2009

Tipo	Valor (bilhões de reais/ano)	Participação (%)
TC - Custo Individual *	25,3	18
TC - Custo Social **	0,8	1
<b>TC - TOTAL</b>	<b>26,1</b>	<b>19</b>
TI - Custo Individual ***	100,2	73
TI - Custo Individual ****	11,0	8
<b>TI - TOTAL</b>	<b>111,2</b>	<b>81</b>
<b>TOTAL</b>	<b>137,3</b>	<b>100%</b>

\* Custo individual do transporte coletivo - recursos gastos pelos usuários para utilização do sistema de transporte coletivo.

\*\* Custo social do transporte coletivo - recursos gastos pelo poder público para o funcionamento do sistema de transporte público (porcentagem do valor da infra-estrutura viária).

\*\*\* Custo individual do transporte individual - recursos gastos pelos usuários do transporte individual.

\*\*\*\* Custo público do transporte individual - recursos gastos pelo poder público para o funcionamento do sistema de transporte individual (porcentagem do valor da infra-estrutura viária).

1 dado compilado pela ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) referente ao custo medido no ano de 2009 entre os modais transporte individual (TI) e transporte coletivo (TC).

Esse embate de visões de prioridade, que ocorre dentro do governo federal e também no nível local em governos estaduais, municipais, entre usuários de diferentes tipos de transporte e outros segmentos<sup>10</sup>. Ações prioritárias de políticas de transporte costumaram ser voltadas para a ampliação do espaço viário e uso de avançadas tecnologias para garantir boa fluidez de tráfego. “No lado político, essas mudanças foram apoiadas pelo compromisso ideológico existente entre a tecnocracia e as classes médias em torno do processo de modernização e exigiram a melhoria das condições para usar o transporte individual” (Vasconcellos, 2000, p. 112), inclusive com ordenamento do solo com previsão privilegiada de área para estacionamento de carros sem uso de cobrança.

Essa disputa entre projetos de mobilidade pode ser visualizada de acordo com a sugestão de enquadramento analítica chamada Nirvana Assumption, conforme tabela 2, onde é possível visualizar e comparar as soluções de mercado e soluções de estado:

Nesse contexto, há as linhas de financiamento do PAC da Mobilidade para a preparação das cidades-sede da Copa de 2014, que conseguem conciliar os extremos de cada lado. Ao mesmo tempo em que dá prioridade ao transporte público, o faz por meio de megaprojetos, e não de planejamento urbano que dê conta de diversificar os usos do solo para encurtar distâncias.

Juntamente com as obras dos estádios e aeroporto, as obras de mobilidade urbana da Copa conseguem

<sup>10</sup> É perceptível o engajamento recente de grupos da área da saúde no debate sobre o uso de motos, pela quantidade expressiva de acidentes envolvendo este modal ter se tornado um problema de saúde pública na emergência dos hospitais e no tratamento se sequelas.

Mercado		Estado	
Valor geral	Manifestação na política de mobilidade	Manifestação na política de mobilidade	Valor geral
Eficiência	Fluidez de tráfego (highways, freeways, passarelas elevadas para travessia de pedestre)	Segurança dos usuários (redução da velocidade de vias, semaforização, faixas de pedestre)	Justiça
Liberdade de Escolha	Modal individual motorizado	Transporte público coletivo com integração modal	Democracia
Criatividade	Produção de carros elétricos, carros menores (para 2 pessoas), bicicletas motorizadas	Obras viárias destinadas a BRTs e corredores de ônibus, restringindo faixas usadas por carros	Tratamento Equânime

Tabela 2: Soluções de mercado e soluções de estado

Adaptado de Rothstein, 1998, p. 201.

ser a explicitação da lógica capitalista relacionada aos megaprojetos. Por onde passam, aceleram as gestões locais para dar conta da ansiedade dos prazos estabelecidos, alteram legislações existentes para facilitar a execução das obras e, como estratégia de convencimento pública, superestimam os benefícios das obras subestimando seus custos (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006).

Entre os exemplos de casos famosos de megaprojetos com custos que superaram estimativas iniciais são citados: Sydney Opera House (15x), avião supersônico Concorde (12x), canal de Suez e o canal do Panamá. (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006, p. 19).

Já o chamado Eurotúnel, que liga a Inglaterra à França, teve seu preço reajustado para 80% a mais do que o previsto, enquanto que seis anos após aberto (1994), seu movimento era menos da metade do previsto para o primeiro ano de funcionamento (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006, p. 22).

Faz-se necessário ter cuidado com a gestão de megaprojetos, cujas falhas são mais atribuídas ao atropelo do modelo de gestão sem *accountability* do que a tecnologias ou metodologias falhas para seu planejamento (Flyvbjerg, Mette, & Soren, 2002)<sup>11</sup>. Dado o grande volume de recursos, há chances de investimentos serem feitos, mas sem conseguir mudanças na mobilidade das cidades, ao custo de endividar os governos municipais e estaduais de modo que o reparo aos erros cometidos por esses projetos tornem-se irreparáveis por décadas. Como grande volume de dinheiro investido por não significar necessariamente que um problema foi resolvido, pode-se afirmar que gastar o maior volume de recursos da história do país na área de mobilidade urbana pode chegar a na verdade piorar a situação.

<sup>11</sup> Em especial pelo padrão dos custos serem subestimados em obras por mais de 80 anos, sem que algum aprendizado tenha sido feito, o que leva a crer que essa subestimação dos custos é estratégia de convencimento da viabilidade da obra.

Flyvbjerg chama essa situação de o “paradoxo dos megaprojetos”. E, ao analisar mais de 200 megaprojetos, em especial na área de transportes, chega à seguinte percepção sobre situações similares à vivenciada pelo PAC (na modalidade de Estado financiados dos megaprojetos:

Pode o governo agir eficazmente tanto como promotor de megaprojetos e ao mesmo tempo como o guardião dos interesses públicos como proteção ambiental, segurança e bom uso do dinheiro público? Não. (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, Megaprojects and Risk: an anatomy of Ambition, 2006, p. 138)

## DO TRANSPORTE PÚBLICO À MOBILIDADE URBANA

“Se todos têm direitos iguais, um ônibus com 70 pessoas tem que ter 70 vezes o espaço de um carro com 1 pessoa” Enrique Peñalosa (ex-prefeito de Bogotá)

Deve-se observar a diferença entre os termos “transporte público” e “mobilidade urbana”. Enquanto que transporte público é apenas uma parte integrante da mobilidade, relacionada a ferramentas que viabilizam o fluxo de trânsito de acordo com concessões públicas de serviços, a mobilidade urbana refere-se à capacidade de se deslocar dentro de um espaço urbano, considerando a integração e alternância entre tipos modais (carros particulares, bicicletas e fretados, por exemplo). Transporte público está mais voltado para a dimensão da oferta e demanda de determinado serviço, e mobilidade urbana abre espaço para as especificidades relacionadas à acessibilidade, integração entre regiões, perfis de usuários, integração entre tipos modais e condições sociais de uso do transporte público de maneira mais ampla, que assegurem o direito de usufruto do espaço urbano para

seus cidadãos. É no debate sobre mobilidade urbana, por exemplo, que se insere a questão da *walkability*/pedabilidade, como um dos elementos das políticas de uso e ocupação do solo, onde o encurtamento das distâncias é um objetivo a ser alcançado através da diversificação de usos de solos e adensamento populacional das cidades.

Outro tópico importante para a avaliação destas políticas de mobilidade é a identificação de quais grupos irão se beneficiar mais amplamente com as medidas adotadas, percebendo as ações voltadas para cada um dos diversos itens de despesa<sup>12</sup> com mobilidade, para além do transporte público, através das pesquisas sobre despesas habituais da população com transporte urbano, estratificadas por classe social pelo próprio IBGE. Entre essas ações podem estar taxaço, isenço, subsídío, quebra de monopólios, etc.

## PARÂMETROS PARA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

Um dos objetivos desse texto é explicitar as circunstâncias em que são definidas as políticas de transporte no período de 2010-2014: preferência pela massificação do transporte motorizado coletivo, elétrico ou transporte motorizado individual. Outro ponto é observar de que maneira essas opções se integram entre si e com os meios de locomoção não motorizados, pedestre e ciclística em especial.

Deve-se pesquisar a construção e ampliação de linhas de metrô e sua integração com outros veículos não por pretensões de advogar a favor de um ou outro meio de transporte, mas pela percepção de que tais investimentos são passo importante do processo nunca acabado de modernização das estruturas sociais que viabilizam ou dificultam o convívio coletivo, a sociabilidade no espaço público, num contexto em que problemas relacionados ao crescimento urbano acelerado, desarticulação entre forma urbana e sistema de mobilidade, concentração de atividades em zonas centrais, insuficiência de estacionamentos e segregação espacial são pontos em comum a grande parte das 12 cidades-sede dos jogos da Copa de 2014.

Ao se dar início no esboço do que se pretende transformar numa matriz de indicadores de avaliação

<sup>12</sup> Ônibus, táxi, metrô, integração, trem, barca, transporte alternativo, bonde e plano inclinado, aquisições de combustível (gasolina e álcool) para veículo próprio, aquisição de veículos, manutenção de veículo próprio, estacionamento, pedágio, acessórios para veículos, despesas com viagens (avião, ônibus, etc.), óleo diesel e gás combustível e seguro obrigatório (IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 2007).

das políticas de mobilidade urbana a serem implementadas pelos municípios brasileiros que sediarão os jogos da Copa de 2014, vários documentos foram consultados, elaborados pela FIFA, Ministério do Esporte, Ministério das Cidades e pelo centro de pesquisa ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*). Outro documento considerado é o projeto de lei em tramitação que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Projeto de Lei 166/2010 no Senado), cujas diretrizes estão em diálogo com materiais do PAC da Mobilidade e também do ITDP<sup>13</sup>.

Serão diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (quando o PL/166/2010 for aprovado):

I – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos

II – Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os modos motorizados e dos serviços de transporte público sobre o transporte individual motorizado

III – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano

IV – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos das pessoas e cargas nas cidades

V – Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII – integração com as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Para receberem o Mundial, as 12 cidades-sede assinaram termo de compromisso que garante o cumprimento de todas as exigências da FIFA. Este pacto assinado, entre Cidade-Sede/LOC/FIFA, tem o nome de “*Host City Agreement*”. Atrélado a este documento e impactando na mobilidade do evento ainda exist-

<sup>13</sup> Este projeto foi elaborado no âmbito da SeMob do Ministério das Cidades, tendo passado por longo processo de consulta pública via audiências organizadas tanto pelo Conselho das Cidades como no âmbito legislativo, quando em tramitação na Câmara. Encontra-se agora no Senado e tem apoio formal da Frente Nacional dos Prefeitos para ser aprovado. Dado seu histórico de tramitação, considera-se este documento como uma referência do processo de convergência política da área de mobilidade no Brasil. Um dos marcos, por exemplo, é a mudança de uso da terminologia “Transporte Público” para “Mobilidade Urbana”.

tem os guias: “*Stadium Book 2010*”, “*Event Logistics Guide 2010*” e “*Safety Regulations*”. Há que se fazer a ressalva da “retórica da expertise internacional” ao analisar esses documentos, que no caso da FIFA remete ao superdimensionamento dos empreendimentos, correndo-se o risco de endividar municípios com manutenção de elefantes brancos, com o “canto da sereia” dos retornos via turismo e do reconhecimento internacional para o país. Antes da leitura, em especial dos grifos, resgato Agamben ao falar sobre o estado de exceção: “a forma legal daquilo que não pode ter forma legal” (Agamben, 2004, p. 12). Seguem os documentos da FIFA já assinados pelas cidades-sede:

“As cidades-sede concordam<sup>14</sup>:

22.1 – Gestão de Transportes: A Cidade Sede deve cooperar plenamente com as autoridades competentes para desenvolver e implementar um plano de gestão de transportes durante a competição. A Cidade Sede se responsabiliza a adotar todas as medidas, *inclusive transpondo procedimentos municipais e leis, para a plena execução do plano de gestão operacional de transportes, e oferecendo toda assistência quando requerida à FIFA, ao LOC ou as Autoridades Brasileiras. Isto pode incluir a previsão de acesso restrito ao tráfego em vias chaves para o LOC, os representantes FIFA, os times participantes e oficiais vinculados ao evento*<sup>15</sup>.

22.2 – Fechamento de vias: *A Cidade Sede deve, mediante pedido razoável da FIFA e / ou LOC, a qualquer momento durante o período da competição, fechar o acesso público a todas as vias no perímetro urbano da Cidade Sede.*

22.3 – Ônibus e Trens - A Cidade Sede deve, na medida em que está habilitada para fazê-lo, garantir que os ônibus locais e nacionais e serviços férreos dentro do seu perímetro metropolitano vão:

a) estar totalmente operacionais em cada dia de jogo, e

b) continuar a operar por um período de pelo menos quatro (4) horas após o término de cada jogo na cidade anfitriã.

22.6 – Acordo Ingresso / Transporte: A cidade anfitriã deve, *em nome e sobre o respaldo do LOC, celebrar um acordo com a entidade local de transporte público que permita que qualquer portador de ingresso ou detentor de credenciamento possa utilizar o transporte público em dias de jogo livre de cobrança*<sup>16</sup>. O conteú-

do deste acordo, incluindo a alocação dos respectivos custos para os bilhetes individuais, será determinado entre a entidade de transporte público responsável, a Cidade-Sede e o LOC.

26 – FIFA Fan Park Official

26.1 – Localização: A cidade anfitriã fornecerá a FIFA, de forma gratuita e em conformidade com as exigências, em um local adequado ou perto do centro da Cidade Sede, facilmente acessível por transportes públicos, para o estabelecimento e operação da FIFA, ou por um terceiro nomeado por esta, um Fan Park oficial da Copa do Mundo para o período que se inicia, pelo menos, seis (6) dias antes do primeiro jogo da competição e terminando 3 (três) dias após a última partida da competição.

Dos Guias “*Stadium Book 2010*”, “*Event Logistics Guide 2010*” e “*Safety Regulations*” ainda se destacam:

I – As cláusulas a respeito do credenciamento e deslocamento dos fornecedores e serviços de emergência ao estádio;

II – A determinação da capacidade máxima permitida e o tempo máximo permitido para a saída. A capacidade de segurança deve basear-se no que for menor, a capacidade do espectador de alojamento ou o número de espectadores que podem usar com segurança as entradas, saídas ou saídas de emergência dentro do período estabelecido, que varia de acordo com o projeto e a estrutura do estádio. A experiência tem mostrado que todos os espectadores deveriam ser capazes de evacuar em sistema de saída de fluxo livre, no prazo máximo de oito minutos. A capacidade será reduzida se uma condição física do estádio ou a gestão da segurança for insuficiente;

III – Estádios com capacidade de 60mil espectadores devem conter estacionamento para 10mil veículos e 500 Ônibus, áreas para cada um deles devem ser separadas. Onde é impossível prover tal estrutura no estádio deverá ser garantido estacionamentos a não mais que 1500 metros deste;

IV – Acesso ao estádio deve ser provido por uma eficiente rede de rotas para transporte privado e se possível ligações de transporte público na vizinhança;

V – Deve haver sinalização indicando todas as direções, localidades e entradas em toda mediação e vizinhança do estádio;

VI – Uma cerca, muro ou tela deve cobrir a área em volta do estádio. Ela deve ter pelo menos 2,5 metros de altura e não deve ser fácil sua remoção, penetração ou depredação;

VII – Rotas de evacuação, uma dentro e outra

<sup>14</sup> Traduções feitas pelo engenheiro Gustavo Baileiro, reproduzida em seu site (<http://transportenacopa.blogspot.com/>) em *paper* (no prelo) a ser apresentado no 18º Congresso de Transporte e Trânsito da ANTP em outubro de 2011.

<sup>15</sup> Grifos da autora.

<sup>16</sup> Vale ressaltar que nem mesmo em feriados nacionais ou em dias de eleição há previsão de transporte gratuito para a população brasileira, ainda que diversos projetos de lei tenham sido

apresentados sobre o assunto, e todos arquivados no começo de sua tramitação parlamentar.

fora do estádio, devem ser aprovadas pelas autoridades locais (Segurança, serviços de emergência e departamento de Transporte e Trânsito). Rotas externas ao estádio devem ter duas faixas de tráfego e que possam ser utilizadas por automóveis;

VIII – Áreas adequadas são necessárias ao redor do estádio para permitir a acomodação dos espectadores após uma evacuação sem superlotação. Estes precisam ser identificados e sistemas aos espectadores devem estar preparados para direcioná-los e orientá-los se necessário. O tamanho e a localização de tais áreas deverão permitir o livre acesso dos bombeiros, polícia, ambulância e demais serviços de emergência;

Estes acordos já foram assinados pelos municípios brasileiros, constituindo um exemplo claro de gestão de cidade de exceção, onde acordos firmados com a FIFA conseguem normatizar o que deveria ser considerado uma violação de direitos da população local de acordo com a legislação em vigor. Percebe-se claramente a concessão de espaços exclusivos de circulação para o grupo de pessoas envolvidas com o Mundial, restringindo muitas vezes o direito à mobilidade da população residente nas cidades onde ocorrerão os jogos. A excepcionalidade da duração desse acordo e do público a ser transportado, em boa parte turistas VIPs que andarão de ônibus turísticos fretados, não contribui muito para ajudar a avaliar o legado em relação a transportes que ficará com as cidades-sedes.

Optou-se por trabalhar com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pelo objetivo deste *paper* de construir um instrumento que permita avaliar quais intervenções urbanas feitas em nome da Copa irão se reverter em mobilidade para a população, independente do curto período de realização dos jogos do campeonato da FIFA.

## ITENS A SEREM OBSERVADOS NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

Com base tanto nos documentos orientadores do PAC da Mobilidade Urbana, documentos do ITDP, da ANTP e do Projeto de Lei que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram criados sete blocos temáticos considerados estruturantes para uma política urbana que trate a mobilidade como um direito de sua população (figura 1).

Para cada um destes blocos, foram listados itens concretos para serem avaliados, que são apresentados a seguir.

### 1. Processo de Formulação/ Ciclo de gestão

A – Alteração de marcos legais que regulem o tema<sup>17</sup>

B – Projetos que foram sugeridos/passaram por instâncias decisórias com mecanismos de participação social ou *accountability*

A alteração em curso de marco legal de maior alcance refere-se ao Regime Diferenciado de Contratação (RDC), que substituirá a lei de licitações 8.666, com a redução de possibilidade de controle público sobre as obras e aceleração/supressão de etapas habituais do procedimento de contratação. Entre as alterações previstas, estão: licitar obra sem necessidade de projeto básico, valor do aumento (aditivo) torna-se ilimitado para que projetos se adequem a pedidos de organismos internacionais (FIFA e COI) e licitação pode indicar uma marca específica para aquisição de um produto<sup>18</sup>.

### 2. Diversificação e integração modal

A – Implantação de novos modais (monotrilho, VLT, metrô, BRT)

B – Integração tarifária

C – Criação de rotas de pedestre

D – Criação de rotas de bicicleta (ciclovias e faixa compartilhada)<sup>19</sup>

E – Implantação de bicicletários em terminais de ônibus ou metrô

Aqui se fala em criação de rotas de bicicleta e para pedestres especificamente pelo conhecimento que se tem das cidades, onde as rotas ainda não existem, ou são poucas e recentes em cidades específicas. As cidades que já possuem essas rotas, ao reforçá-las, serão contempladas no item 3-A.

### 3. Conforto para usuário de transporte público

A – Expansão da cobertura espacial dos modais

<sup>17</sup> Exclui nesse caso a elaboração de Planos Diretores de Transporte Urbano ou Planos de Mobilidade Urbana, considerados no item 6-D.

<sup>18</sup> Acrescente-se aqui que várias empresas já possuem acesso privilegiado via intermediação da FIFA para atividades na chamada Exclusion Zone, onde a presença de comércio de rua é proibida.

<sup>19</sup> Diferença entre Faixa Compartilhada e Ciclovias: Faixa compartilhada não é segregada do asfalto, e é reivindicação política de uso compartilhado das ruas com os carros e demais veículos. Já a Ciclovias possui obstáculos (guia, elevação, tartarugas) para impedir o acesso de carros à via exclusiva para bicicletas.



Figura 1:  
blocos  
temáticos  
mobilidade

existentes (número de destinos/comprimento de rotas/oferta de assentos por hora)

B – Modernização de terminais (pagamento antecipado/ instalação de banheiros e bebedouros/ postos de informação/ proteção para chuva)

C – Redução de tempo de viagem<sup>20</sup>

D – Informação gratuita e facilmente acessível sobre linhas, horários e itinerários

E – Priorização de investimento em áreas de congestionamento

F – Projetos de novos viários com previsão de corredor de ônibus

G – Acessibilidade para deficientes com autonomia

H – Aquisição de ônibus de piso baixo / Elevação dos pontos de ônibus

Em relação à acessibilidade vale mencionar que o assunto está regulamentado pelo Decreto nº 5.296/04: “Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados se-

<sup>20</sup> Onde a pesquisa origem-destino não está disponível, pode-se estimar em função da área média de captação dos pontos de transporte público e da velocidade média de caminhada. O tempo de espera pode ser estimado em função da frequência média de viagens das linhas de transporte que servem o local (inclui headway para usuários de trem/metrô) (Vasconcellos, 2001, pp. 141-2). Outro ganho para a mensuração desse item refere-se à incorporação que o CENSO 2010 fez em seu questionário, perguntando agora sobre o tempo de deslocamento das pessoas.

gundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.” (Cidades, n/d, p. 34)<sup>21</sup>

#### 4. Inclusão social

A – Acessibilidade da tarifa (% em relação ao Salário Mínimo)

B – Expansão de grupos isentos de pagamento de tarifa

C – Expansão dos horários e dias de funcionamento dos modais aos finais de semana.

D – Comparação sócio-demográfica entre população beneficiada pela intervenção e população que recebe as externalidades da intervenção.

Há uma dimensão que ainda não foi inserida nesse rol de itens a serem observados que é a dos grupos mais vulneráveis em relação à mobilidade, que são as crianças, mulheres e idosos, grupos que por condições econômicas desfavoráveis encontram-se mais frequentemente na condição de pedestres.

#### 5. Qualidade ambiental

A – Mudança na matriz de combustível (redução da dependência de combustíveis fósseis)<sup>22</sup>

<sup>21</sup> O famoso elevador em ônibus não oferece autonomia (pois há a necessidade de apoio do cobrador/motorista para operar a máquina), já o ponto no mesmo nível do ônibus sim.

<sup>22</sup> A emissão de poluentes é estimada pela ANTP considerando

## B – Redução da propagação de ruídos

Foi escolhido tratar dessa externalidade como “qualidade ambiental” e não como “impacto ambiental” por considerar não existir impacto zero para políticas de mobilidade, e admitindo que determinado grau de impacto compense (literalmente, através de mecanismos de compensação ambiental) a execução de determinadas políticas. Esse cuidado se dará também pelo seguinte: uma situação ótima do ponto de vista da redução do impacto ambiental é o não-deslocamento motorizado, que é nulo do ponto de vista de consumo energético (Balassiano & D’Agosto, 2001, p. 28; 32), restando apenas o deslocamento pedestre ou ciclístico (que limita as distâncias percorridas). Essa visão pode acabar fortalecendo políticas de redução de deslocamentos, como, por exemplo, metrô que funcionam apenas em dias úteis em horários comerciais, política que tem justificativa do ponto de vista energético, mas não do ponto de vista social da mobilidade urbana enquanto direito das pessoas a cidade. É também uma tentativa de se diferenciar do discurso “ambiental” de alguns governos locais para remoção de famílias dentro de políticas de *gentrification*, sob pretexto de criação de parques urbanos. Aqui se entende que a preocupação ambiental deve ser direcionada, num primeiro momento, com os tipos de modais, e, posteriormente, com seus combustíveis. Um carro elétrico pode poluir menos durante seu funcionamento<sup>23</sup>, mas continua sendo um problema de mobilidade.

## 6. Integração com política de uso e ocupação do solo

- A – Ocupação de espaços vazios
- B – Redução de áreas para estacionamento
- C – Políticas de descentralização de empregos e serviços
- D – Elaboração de Planos de Mobilidade Municipais (relacionado ao Plano Diretor)
- E – Remoções de família atingidas pelas obras feitas adequadamente

No item 6-E o “adequadamente” substitui um conjunto de informações, a maior parte quantitativa:

---

dois tipos: poluentes locais (Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarbonetos (HC), Óxidos de Nitrogênio (NOx), Óxidos de Enxofre (SO<sub>2</sub>) e Material Particulado (MP)) e poluente de efeito estufa (Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>)). As emissões totais representam a soma das emissões destes dois tipos.

<sup>23</sup> A produção da bateria de um carro elétrico requer um processo de extração mineral de alto impacto, e após sua utilização, seu material torna-se entulho sem armazenamento adequado possível.

prazo com que moradores foram avisados de sua remoção, se casa foi trocada por outra casa ou por “cheque despejo”, distância do local original para local onde população foi instalada. Outro ponto, mais complexo, é a avaliação de que a remoção era de fato necessária (obra que seria feita no local poderia ser feita em outro local?), ou se a remoção atende a escolha de “limpeza social”.

## 7. Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez)

- A – Semáforo veicular com marcação de tempo para pedestre
- B – Implantação de semáforos veiculares no lugar de construção de passarelas de pedestres
- C – Redução da velocidade de vias
- D – Aumento de instalação de semáforos e de faixas de pedestres
- E – Redução do investimento viário

Vale o esclarecimento do porquê de passarelas não estarem contempladas nesta listagem: seu foco é manter a fluidez dos carros, ao custo de penalizar o pedestre em seu trajeto, aumentando trajeto de travessia que poderia ter em torno de 70m para 600m em plano inclinado.

## O QUE É UMA OBRA DA COPA?

Um debate em andamento é a definição do que seria, afinal, uma “obra da Copa”. Há critérios a disposição, como a inclusão oficial do empreendimento na Matriz de Responsabilidades assinada com a FIFA em 2010, a inclusão no rol de obras PAC da COPA, a futura inclusão no RDC e, menos oficial, mas também na mesa, obras com antecipação da data prevista de entrega para mesmo prazo das obras incluídas nos critérios oficiais anteriores<sup>24</sup>. A tendência é que todas as obras cuja inauguração possa ser antecipada à Copa sejam incluídas no RDC, dadas as facilidades que ele traz para contratação de projetos.

## APONTAMENTOS

Espera-se que este texto possa contribuir para despertar o debate nas “cidades atingidas pela Copa”, oferecendo instrumentos para subsidiar a população

---

<sup>24</sup> Esse “aproveitamento” já consta como estratégia na propaganda de diversos governos, em que obras já em andamento mesmo antes do pleito à sediação da Copa vêm sendo mostradas em apresentações sobre como as atuais gestões estão se empenhando para receber adequadamente os jogos.

no processo de acompanhamento das obras referentes à mobilidade urbana. Ainda que apresentados de forma pouco sistemática, os itens de observação aqui listados podem ser convertidos numa matriz de análise importante para se avaliar se de fato o prometido legado dos megaeventos se concretizará: 1) Processo de Formulação/ Ciclo de gestão, 2) Diversificação e integração modal, 3) Conforto para usuário de transporte público, 4) Inclusão social, 5) Qualidade ambiental, 6) Integração com política de uso e ocupação do solo e 7) Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez). Vale ressaltar, ainda, que estes itens são o ponto de partida para um debate que deve acontecer na sociedade brasileira até 2014.

## OBRAS CONSULTADAS

- Africa Research Bulletin. (2007, nov-dez). World Cup Benefits: Regional countries are working out plans to capitalise on South Africa's visitors. *Africa Research Bulletin*.
- Agamben, G. (2004). *Estado de exceção*. São Paulo: Boitempo.
- Alberts, H. (2009, junho). Berlin's Failed Bid to Host the 2000 Summer Olympic Games: Urban Development and the Improvement of Sports Facilities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33.2, pp. 502-16.
- Baade, R., & Matheson, V. (2004). Mega-sporting Events in Developing Nations: Playing the Way to Prosperity? *South African Journal of Economics*, 72, pp. 1084-1095.
- Balassiano, R., & D'Agosto, M. (2001). Conservação de energia em sistemas de transportes: uma estrutura de procedimentos. In T. e.-T. 2001, *Confederação Nacional do Transporte* (pp. 21-36). Brasília: EdUnB.
- Balassiano, R., Araujo, A., & Pereira, C. (2003). Integração de sistemas de transportes como estratégia de gerenciamento da mobilidade. In C. N. Transportes, *Transporte em Transformação VII - Trabalhos vencedores do prêmio CNT Produção Acadêmica 2002* (pp. 161-178). Brasília: LGE.
- Bangkok Declaration for 2020 – Sustainable Transport Goals for 2010-2020. (2010). *Fifth Regional EST Forum*. Bangkok.
- Berman, M. (2005). *Um Século em Nova York - Espetáculos em Times Square*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras.
- Brasil. (2001). *Estatuto da Cidade - Lei nº10.257*.
- Câmara, P., & Freire, M. (2000). Transport demand management in developing countries. *Urban Transportation and Environment*, pp. 493-499.
- Castells, M. (2000). *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra.
- Cidades, M. d. (n/d). *BRASIL ACESSÍVEL 3: IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04*. Brasília.
- Cornelissen, S., & Swart, K. (2006). The 2010 Football World Cup as a political construct: the challenge of making good on an African promise. *Sociological Review*, pp. 108-23.
- DaMatta, R. (2010). *Fé em Deus e pé na tábua: como e porque o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- Flyvbjerg, B., Mette, H., & Soren, B. (2002). Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? *Journal of the American Planning Association*, 68 (3), pp. 279-95.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2006). *Megaprojects and Risk: an anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge Press.
- Gehl, J. (2009). *Cities for People*. ISLAND PRESS.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Madrid: Reverte.
- Gold, J., & Gold, M. (2008). Olympic Cities: Regeneration, City Rebranding and Changing Urban Agendas. *Geography Compass*, 2/1, pp. 300-18.
- Healey, P. (1977). The sociology of urban transport planning. *urban transports economics*, pp. 199-227.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2007). *Pesquisa de orçamentos familiares 2002-2003: Perfil das despesas no Brasil*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Rio de Janeiro.
- Jones, C. (2001). Mega-events and Host-region Impacts: Determining the True Worth of the 1999 Rugby World Cup. *International Journal of Tourism Research*, 3, pp. 241-251.
- Kay, J. (1998). *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Crown.
- Lefebvre, H. (1991). A sociedade Burocrática de consumo dirigido. In H. Lefebvre, *A vida cotidiana no mundo moderno* (pp. 108-19). São Paulo: Ática.
- Lourenço, D. (2008). *Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília Integrada*. Brasília: Programa de Pós Graduação em Sociologia, UnB.
- Maennig, W., & Plessis, S. (2007, outubro). World Cup 2010: South African economic perspectives and policy challenges informed by the experience of Germany 2006. *Contemporary Economic Policy*, 25, pp. 578-90.
- Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de qualidade para todos. (2010 (maio)). *Informativo MDT Movimentando*. Brasília.
- Offe, C. (1984). *Problemas estruturais do Estado Capi-*

- talista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Pillay, U., Tomlinson, R., & Bass, O. (2009). *Development and Dreams: the urban legacy of the 2010 Football World Cup*. World Rights.
- Rothstein, B. (1998). *Just institutions matter: the moral and political logic of the universal welfare state*. Cambridge: Cambridge Press.
- Sampaio, B., Neto, O., & Sampaio, Y. (2006, jun/dez). Eficiência na Gestão do Transporte Público: Lições para o Planejamento Institucional. *Planejamento e Políticas Públicas*, 29, pp. 101-120.
- Santos Júnior, O. A. (2009). Políticas Públicas, Arenas e Atores Sociais: o Fórum Nacional de Reforma Urbana e a agenda pelo direito à cidade. *XIII Encontro Nacional da ANPPUR*. Florianópolis.
- Santos, B. J. (2001). *A qualidade no serviço de transporte público urbano*.
- Santos, M. (1992). 5 - Da indivisibilidade do espaço total e de sua análise através das instâncias produtivas. In M. Santos, *Espaço e Método* (pp. 61-64). São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (2008). O espaço geográfico, um híbrido. In M. Santos, *A natureza do espaço* (pp. 89-113). São Paulo: EdUSP.
- Schafer, A., & Victor, D. (1997, Outubro). The past and the future of global mobility. *Scientific American*, pp. 36-39.
- Vainer, C. (2011). Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. *Encontro Nacional da ANPUR*, (pp. 1-15). Rio de Janeiro.
- Vasconcellos, E. (2000). *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, E. (2001). *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume. ■

Raewyn Connell

# Periferia e metrópole

na história da sociologia

## APRESENTANDO E CONCEITUANDO SOCIOLOGIA

Todas as sociedades têm maneiras de identificar grupos sociais e representar relações sociais. Há algumas evidências arqueológicas de que o simbolismo social tornou-se identificável a cerca de 50 - 40.000 anos atrás, aparecendo nos registros por volta da época em que os humanos anatomicamente modernos (*homo sapiens*) espalharam-se pelo mundo. Isto é, discutivelmente, parte do processo da criação das divisões de trabalhos (como gênero) e as formas constantes de cooperação social (como divisão de alimentos) que caracterizam as sociedades historicamente conhecidas (Balme e Bowdler 2006).

Na história mais recente, uma crescente divisão do trabalho permitiu o surgimento de artistas especializados e em seguida, nas sociedades urbanas, possibilitou o surgimento de intelectuais e da escrita (Childe 1960). Tornou-se possível formalizar uma linguagem para se falar sobre ordem social, e especular sobre os formatos que as relações sociais poderiam ou deveriam tomar. Assim, temos a visão da boa sociedade de Platão e Kong Fuzi; as observações políticas e culturais de Ibn Khaldun em *Muqaddimah* e a *City of Women* [Cidade das Mulheres] de Christine de Pizan; os ciclos de Vico e as constituições de Montesquieu. Em todas as direções, um campo valioso de investigação histórica se abre quando nos perguntamos como as diversas sociedades se representaram e imaginaram outras sociedades.

Dentro deste domínio de simbolismo social algo ocorreu na Europa Centro-Oriental e na América do Norte do Século XIX, principalmente entre homens da burguesia liberal, que declararam a “sociologia” como uma prática cultural organizada. Este foi um empreendimento coletivo, como alguns autores de livros-texto no final do século enfatizaram, envolvendo o trabalho de muitas mãos. Estes trabalhos exigiam meios de comunicação e coordenação, dentro dos quais os pró-

### Raewyn Connell

é socióloga, professora da Universidade de Sydney e membro da Australian Sociological Association. Em 2010, a Associação estabeleceu a Raewyn Connell Prize, concedido a cada dois anos, para o melhor livro de sociologia da Austrália.

raewyn.connell@sydney.edu.au

---

Palestra apresentada em “Perspectivas da Periferia: Conferência Internacional sobre História da Sociologia e das Ciências Sociais”, Associação Internacional de Sociologia, realizada na Universidade de Umea, em 21 a 24 de Agosto de 2008. A palestra *Periphery and Metropole in the History of Sociology* foi originalmente publicada em Swedish journal - *Sociologisk Forskning*, årgång 47, nr 1, 2010.

Tradução de Irina Janaina

prios livros-texto foram importantes, assim como os periódicos recém lançados e as conferências também ajudaram. A retórica da “ciência social” idealizada por Comte foi acatada por um grande espectro de reformistas após sua morte e aplicada em organizações de propósitos múltiplos, tais como as *Associations for the Promotion of Social Science* [Associações para a Promoção da Ciência Social], estabelecidas em Londres e Boston. Uma geração depois, mais instituições especializadas ou acadêmicas, como o *Institut International de Sociologie* [Instituto Internacional de Sociologia] e o *American Sociological Society* [Sociedade Sociológica Americana] foram criados (Yeo 1996, Connell 1997).

Para as mentes Vitorianas, reivindicar o título de “ciência” sugeria generalizações especulativas embasadas por uma grande massa de informação; dessa forma, o registro e a classificação do conhecimento social tornaram-se uma parte importante do empreendimento. As obras mais influentes da ciência sociológica, como *Principles of Sociology* [Princípios da Sociologia] de Spencer, tomaram a forma de um grande acúmulo de pequenas descrições de instituições, costumes e eventos sociais. Estes eram ordenados rudimentarmente de acordo com algum esquema genérico, quase sempre baseados em um conceito de progresso histórico (algumas vezes, mas não sempre, teriam sido chamados de “evolução social”).

Na história da fundação que se tornou popular, tempos mais tarde (nas décadas de 60 a 70) o surgimento da sociologia foi uma resposta à nova sociedade industrial de classes que emergiu na Europa. Esta narrativa internalista é no máximo meia verdade. Indubitavelmente, investigações de condições sociais nas metrópoles se misturaram ao caldo do que foi rotulado de “ciência social”. Mas o olhar de Spencer, Ward, Letourneau, Tönnies, Durkheim, Sumner, Giddings, Hobhouse e seus colegas estendia-se para muito além da metrópole. (Isso sem mencionar Engels, cujo *Origin of the Family* [Origem da Família] é sociologia Comteana, até em seu nome.) No *L'année sociologique* [Os Anos Sociológicos] de Durkheim, apenas um pouco mais de um quarto das resenhas tratavam de sociedades metropolitanas modernas, enquanto a maior parte tratava de sociedades colonizadas, remotas ou antigas, ou se estendia através da história humana. A sociologia não só tratava das classes; mas, igualmente tratava daquelas questões vitais ao império: raça e gênero.

A relação com a periferia foi intelectualmente crucial para a formação da sociologia, embora o ato em si tenha sido principalmente o trabalho de intelectuais da metrópole. O relacionamento com a periferia deu à sociologia a maior parte dos dados e gerou o

conceito de diferença global – a distinção entre primitivo e avançado – que regueu a nova ciência durante suas duas primeiras gerações. Era o escopo universal que definia a sociologia, no universo Comteano, como a “ciência mãe” (Anderson 1912), das quais as ciências específicas, como economia, eram as filhas. E foi este corpo de informações que permitiu reivindicar o rigor científico que, pelos anos de 1890, definia “sociologia” separada do discurso moral de melhoria social tão difundido na geração anterior. Portanto, em fundamento e estrutura, a sociologia foi global desde seu início.

## A FORMAÇÃO DA SOCIOLOGIA PROFISSIONAL: TRANSFORMAÇÕES DA RELAÇÃO METRÓPOLE/PERIFERIA

Reconhecer que a sociologia sempre foi global não é dizer que o caráter de sua globalidade era fixo. Uma vez que as estruturas da sociedade global modificaram-se notadamente, há todas as razões para esperar que a relação metrópole/periferia dentro da sociologia também mudasse. Eu vejo esta relação se desenvolvendo através de três fases principais.

A sociologia surgiu no auge do imperialismo europeu e forneceu uma síntese da consciência da burguesia liberal de um império mundial. Esta síntese não exigia uma relação de ordenamento direto, embora tenha tido um papel preponderante – sendo Durkheim usando dados da colônia francesa na Algéria e Spencer e Maine (dentre muitos outros autores britânicos) usando dados da Índia. Informações da fronteira da conquista colonial circulavam muito mais amplamente na metrópole do Atlântico Norte.

Dessa forma, Durkheim notoriamente usou dados das colônias britânicas da Austrália, e Engels notoriamente usou dados da colonização britânica/estadunidense da América do Norte. Dados de muitas fronteiras difundiram-se para a Alemanha, que tinha apenas experiência limitada de domínio colonial no exterior (embora não devamos esquecer os domínios de Hapsburg e Hohenzollern na Europa Oriental).

Este padrão da sociologia imperial segue precisamente a observação de Hountondji (1995) sobre a estrutura global do conhecimento científico em geral, discutindo a partir da experiência africana. (O padrão também foi recentemente traçado na educação superior colonial na Índia: Baber 2003). A distinção entre metrópole e colônia é também uma distinção de função na formação do conhecimento científico. A formulação da teoria era localizada na metrópole; coleta de dados e algumas aplicações científicas no

fim do processo ocorriam nas colônias. Isto era claramente visível em campos da biologia e geologia, onde os coletores das potências imperiais vagavam o mundo, enviando de volta os produtos de seus trabalhos para os centros como Kew Gardens e a Royal Society [Sociedade Real] em Londres. O próprio Charles Darwin desempenhou este papel durante sua juventude.

O mesmo ocorreu com a sociologia, os dados eram inicialmente coletados por viajantes, missionários, conquistadores militares, administradores coloniais e eruditos. As notas de rodapé e as bibliografias dos textos sociológicos, de 1870 até a Primeira Guerra Mundial, estão sobrecarregadas de referências a estes relatórios. Entretanto, gradualmente o processo da coleta de dados na periferia foi se tornando profissionalizado. A etnografia, como um campo de trabalho e gênero literário, surgiu instaurando nas ciências humanas o modelo de coletor de dados em período integral das ciências naturais. A realização de censos nas colônias tornou-se mais sistemática; arquivos de dados sociais científicos foram criados – privados, oficiais e acadêmicos. (Spencer compilou um dos primeiros.) O estado colonial, durante a reforma do Século XIX e a regularização do domínio colonial que ocorreu na maioria dos impérios, tinha um apetite crescente por informações sobre a população das colônias. Neste período nasceu a aliança entre a administração colonial e a antropologia, embora seu florescimento total tenha ocorrido um pouco depois (Asad 1973).

A relação entre colônia e metrópole foi desta forma inserida no processo de composição da base factual da nova ciência. Também foi inserida na teoria sociológica, a qual nesta época focou-se nos conceitos de progresso. Este conceito com certeza baseou-se na visão de Hegel/Comte sobre a história europeia e mediterrânea, que descartou os conceitos cíclicos e escatológicos de tempo. No entanto, durante a construção da teoria sociológica dos anos de 1870, o mundo mediterrâneo antigo perdeu a clareza no colonizado e no remoto pelo conceito de “primitivo” ou “elementar”.

Para esta geração, a principal prova de progresso era a abjeção do mundo colonizado. O domínio colonial era geralmente visto como uma demonstração de um caráter mais avançado da sociedade da metrópole. Teóricos do progresso dividiam a visão imperial de uma hierarquia de raças colonizadas – frequentemente conceituando a Austrália e a África como o reino mais primitivo – embora eles não concordassem entre eles sobre as bases da hierarquia, especialmente se era inata.

A teoria do progresso e a ciência chamada socio-

logia que a incluía, poderiam ser exportadas da metrópole para a periferia. É notório que a sociologia de Spencer foi lida, e por alguns adotada entusiasticamente, no Japão de Meiji e na Bengala colonizada. O positivismo de Comte foi utilizado notoriamente no Brasil – onde templos humanitários Comteanos foram construídos e um bordão sociológico Comteano ainda está gravado na bandeira nacional da República. Dessa forma, foi possível para os intelectuais das colônias colaborarem nos escritos da sociologia, participando da tentativa metropolitana de caracterizar o progresso.

No princípio do novo século, a crise cultural que estava solapando a ideia de império disseminou-se à sociologia. Por volta da década de 1920, a sociologia Comteana estava em declínio e até o fim desta década estava extinta; creio que temos o direito de dizer, segundo a terminologia de Althusser, da ocorrência de uma quebra epistemológica na ciência social da metrópole. Não creio que isto seja um acidente que tenha ocorrido no período da crise política do imperialismo do Norte Atlântico / Europeu, o colapso dos três impérios, a reconstituição de um deles como URSS e o deslocamento do poder econômico (embora ainda não fosse uma hegemonia cultural) para o mais novo império, os EUA. Com a guerra na metrópole, colapso político e revolução social, o conceito de progresso perdeu seu poder de moldar o pensamento da *intelligentia* metropolitana.

Nos escombros da sociologia Comteana surgiu um magma de potenciais sucessores. Dentre eles estavam a sociologia do conhecimento; várias sínteses de Freud com Marx (p.ex. Mannheim, 1935); as especulações cultural-relativistas de Sorokin e Spengler, que tomaram conta da visão global dos Comteanos, mas apagaram o conceito de progresso; e a primeira teoria social de gênero em grande escala (Vaerting 1921). Não menos interessante neste magma foi o “sistema de sociologia” proposto pelo teórico bolchevique Bujharin (1925) que adotou uma definição praticamente Comteana da sociologia, mas deu à definição um contexto materialista. Ele propôs uma versão inicial da teoria dos sistemas sociais e dentre seus temas estava equilíbrio e desequilíbrio entre sociedade e natureza, dando a algum de seus escritos um toque surpreendentemente contemporâneo.

Mas Bukharin seguiu o mesmo caminho de todos os opositores de Stalin; e muitos de seus contemporâneos, incluindo Mannheim e Vaerting, perderam seus empregos e seus lares. Por volta de 1940, a base institucional principal deixada para sociologia na metrópole foi o sistema universitário dos Estados Unidos, embora os estados de bem-estar social em desenvolvimento da Grã-Bretanha e da Escandinávia

oferecessem novas possibilidades. Nos Estados Unidos a sociologia encontrou uma identidade, não mais como a ciência mãe, mas como irmã dentre outras. Ela sobreviveu dentro de uma divisão acadêmica de trabalho ao lado de departamentos de ciência política, economia, história e antropologia, das quais as últimas duas se apoderaram das principais fontes de dados da sociologia Comteana sobre o “primitivo”. Conflito e diferenciação dentro da sociedade da metrópole tornaram-se os principais temas da nova sociologia. Uma conexão, tanto institucional quanto intelectual, desenvolveu-se com o estado de bem-estar social e seu compromisso com o capital corporativo. A carreira de Mannheim, culminando com a sociologia Keynesiana de *Freedom, Power and Democratic Planning* [Liberdade, Poder e Planejamento Democrático] (1951) é um exemplo do foco nos problemas internos dos estados metropolitanos.

A partir daí, a sociologia empírica tornou-se uma parte crucial do aparato de pesquisa que buscava soluções para a tensão e turbulência social, financiada por corporações, fundações corporativas e o estado. Este foi um momento altamente criativo em termos de método. Etnografia urbana, história de vida, análise social de dados de censos, pesquisas por amostragem, escalas de atitude, foram todos inventados ou fortemente desenvolvidos, especialmente nos Estados Unidos. A análise estatística de dados de pesquisa atingiu um novo nível de sofisticação na pesquisa de meios de comunicação e eleitorais das décadas de 1940 e 1950. Nestes acontecimentos, acredito que vemos a cristalização do que Burawoy (2005) recentemente definiu como sociologia “profissional” e “política”, com figuras como Ogburn e Lazarsfeld como líderes.

Quase todos os métodos focavam para o interior da sociedade da metrópole e os métodos estatísticos, particularmente, assumem uma população bastante específica. Esta tendência metodológica para definir a sociedade da metrópole como um mundo dentro de si mesmo foi reforçada pelo deslocamento da teoria em direção à ideia de um sistema social. Bukharin foi previdente; logo outros modelos de sistemas, especialmente o funcionalismo de Parson, formavam o principal paradigma da sociologia metropolitana e as limitações de uma ordem social foram uma hipótese implícita. Então, em meados do século XX, a sociologia metropolitana havia se distanciado decisivamente da periferia. Agora era verdadeiro que a sociologia era substancialmente a ciência da (não mais nova) sociedade industrial e os sociólogos se acomodaram como os formadores de mitos que criaram a “teoria clássica” e a lenda dos Pais Fundadores.

Ainda assim, a sociologia metropolitana continu-

ava a ser assombrada pela periferia. Uma sociologia das colônias tinha sido escrita (Maunier 1932) na tentativa de teorizar uma sociedade fundamentalmente dividida, embora tenha atraído pouca atenção no mundo dos falantes da língua inglesa. A teoria de sistemas forneceu alguns fundamentos para o que viria a se tornar a teoria da modernização; e por estranho que possa parecer, mesmo Parson, no final de sua carreira, redescobriu a evolução social. Quando na segunda metade do século XX a disciplina cresceu institucionalmente em uma escala sem precedentes, um retorno limitado à periferia foi possível para a sociologia metropolitana.

No contexto da Guerra Fria, os Estados Unidos e as lideranças corporativas da década de 1950 empreenderam uma implantação sistemática da ciência social “ocidental” nos países em desenvolvimento. Estudantes foram trazidos para universidades do EUA, departamentos foram criados e financiamentos para pesquisa concedidos em seus países de origem, programas de intercâmbio foram estabelecidos e livros distribuídos. Por um período, a Fundação Ford tornou-se a maior patrocinadora financeira de pesquisa em ciências sociais na América Latina, e a Fundação Rockefeller também estava envolvida no estabelecimento das ciências sociais na África Subsaariana (Berman 1983). Tanto quanto a Grã-Bretanha e a França tinham feito e continuavam a fazer para suas colônias, mas agora em uma escala maior, foi feita uma tentativa de moldar o pensamento das elites pós-coloniais. A URSS fez uma tentativa similar para implantar o marxismo-leninismo e teve um sucesso relativo para a geração envolvida nas lutas pela descolonização, desde os anos de 1950 aos 1970. Mas este esforço foi de uma escala menor (a economia do bloco soviético era apenas um quinto da economia do bloco capitalista) e desapareceu com o tempo.

A renovação do contato com a periferia transformou os “estudantes internacionais” em rostos familiares nas universidades metropolitanas, mas não afetou muito as agendas intelectuais da metrópole – e em termos de método, afetou menos ainda. Os métodos de pesquisa social continuaram a se desenvolver, em resposta à demanda das corporações, mídia, estado de bem-estar social, e classes universitárias. Ocorreu uma ‘tecnologização’ sem precedentes da pesquisa social, inclusive análise fatorial automatizada, entrevista por telefone computadorizada, banco de dados de enquetes, programas de análise qualitativa e pesquisa baseada na rede de internet. Assim sendo, a pesquisa sociológica organizada dependia cada vez mais da riqueza institucional. Mediante este cenário, isto não se referia a questões globais; mas a escala absoluta das desigualdades globais, em riqueza, significava que a

inovação metodológica nas novas direções iriam primordialmente ocorrer nas metrópoles.

O velho padrão de dados sendo coletados na periferia e depois enviados para a metrópole – embora ainda exista e seja importante – foi complementado por um novo padrão. Uma proporção cada vez maior da sociologia consistia em dados sendo coletados na periferia e processados para audiências na periferia, usando tecnologias de pesquisa importadas da metrópole. Pesquisas de opinião no bloco soviético, antes de 1989, se desenvolveram desta maneira. Com o triunfo neoliberal e a crescente ascendência das corporações transnacionais, pesquisas mercadológicas eram cada vez mais organizadas em bases transnacionais. Uma empresa de pesquisa mercadológica da Índia, por exemplo, faria estudos sobre consumidores usando escalas e métodos analíticos franqueados dos EUA ou França. A pesquisa acadêmica e política tomaram o mesmo caminho, com estudos internacionais enormes (entre os primeiros está o estudo de estudantes escolares da *International Association for the Evaluation of Educational Achievement - IEA*) usando métodos padronizados e coordenados a partir da metrópole.

Enquanto isso, a teoria sociológica na metrópole desenvolveu-se como um gênero cuja tentativa principal é prover estrutura universal para a compreensão da ação social, estrutura social ou sistema social. A este respeito, teóricos como Bourdieu, Luhmann e Coleman, em teorias construtivas de prática, sistema e escolha racional, levaram adiante os empreendimentos dos dias de Parson, inclusive a indiferença dos funcionalistas ao tempo e lugar. Ainda assim, um exame mais minucioso dos seus trabalhos demonstra que são na verdade construídos sobre a experiência histórica da metrópole, sem referências à experiência dos colonizados (Connell 2006). Quando a teoria metropolitana localizou suas demandas no tempo – por exemplo, nas teorias do pós-industrialismo, sociedade de risco, modernidade reflexiva, panoptismo e pós-modernismo, associado a nomes como Touraine, Bell, Beck, Foucault, Bauman – foi usualmente apresentada como uma sequência de desenvolvimento dentro da sociedade da metrópole, de novo sem referências à experiência do colonizado.

Quando uma sociologia marcada por estas tendências metodológicas e teóricas foi implantada na periferia, o resultado foi um aparato de conhecimento com tensões embutidas. Sociólogos na periferia tinham vínculos com a metrópole como fonte de seus principais métodos e conceitos e frequentemente através de suas trajetórias pessoais – doutorados de universidades metropolitanas, publicações em periódicos da metrópole, licenças sabáticas gastas na me-

trópole, candidatura a empregos na metrópole, afiliação a redes informais (ou comitês de pesquisa da *ISA – International Sociological Association*) centrados na metrópole; e mais recentemente, projetos de pesquisa colaborativa custeados principalmente pela metrópole. Ainda assim, seus dados eram locais, seus estudantes eram locais, suas políticas e audiências públicas eram locais e nas partes mais abastadas da periferia, a maior parte de seu financiamento era local. Conforme administradores neoliberais ganhavam poder nas universidades, dos anos 1980 em diante, os sistemas de gerenciamento de pessoal que eles introduziram aguçaram estas tensões. As métricas de “resultados” pressionaram acadêmicos da periferia a se adequarem mais ainda às normas profissionais metropolitanas para que pudessem ser publicados nos periódicos mais prestigiosos (o que quase sempre significa metropolitanos).

A hegemonia da sociologia da metrópole produziu desta forma uma sociologia híbrida ou bifurcada na periferia. Isto poderia significar apenas uma separação exagerada do método e da teoria, por um lado, dos dados e da aplicação, por outro. Mas penso que os efeitos são mais substanciais que isso. Incluem um tipo de deslocamento epistemológico onde a sociedade da periferia, lida através de categorias da metrópole, vem a ser compreendida como uma extensão da modernidade metropolitana. (Isto é, precisamente, a principal estrutura das teorias sociológicas da globalização. Para uma discussão abrangente sobre a importância contínua da divisão metrópole/periferia, ver Slater 2004.)

Os efeitos também incluem uma dificuldade em conectar nossa disciplina com as distintas experiências sociais características do mundo colonizado e pós-colonizado (note que as teorias de globalização com frequência negam a distinção metrópole/periferia). Para compreender a importância destes problemas, no entanto, devemos sair do reino da sociologia institucionalizada para as arenas culturais onde esta distinção tem sido essencial.

## TEORIZANDO DOMINAÇÃO GLOBAL: A SOCIOLOGIA PÚBLICA DA PERIFERIA

Conforme os impérios se expandiram, se deu um surto de análise social – considerando os locais onde as conquistas imperialistas permitiram a continuidade de qualquer tipo de trabalho intelectual, o que não era sempre o caso. Onde foi possível, as pessoas colonizadas começaram a gerar análises da invasão e suas consequências. Os intelectuais das sociedades pós-

coloniais ou neocoloniais deram continuidade a essa discussão.

Nem sempre essa discussão tomava a forma de “sociologia” ou de ciência social, num sentido mais amplo, como definido na metrópole. Jolly (2008) chamou a atenção para a importância de gêneros como genealogia, artes visuais e tecelagem na articulação da experiência social indígena nas ilhas do Pacífico. Havia fortes razões para a produção intelectual da periferia tomar formas diferentes da sociologia metropolitana e penso que vale a pena dispensar um tempo para observá-las. A estrutura intelectual da sociologia na metrópole é uma das razões, principalmente por sua definição do povo colonizado como primitivo: isto não era um convite à participação. Os intelectuais da metrópole normalmente não esperavam aprender com os intelectuais da periferia (com exceção das situações estilizadas discutidas pelas pesquisas sobre “orientalismo”). Até os dias de hoje, nas evidências encontradas nos textos da sociologia metropolitana, muitos deles não o fizeram.

As condições dentro do mundo colonizado também moldaram as formas de conhecimento. Uma sociedade colonizada, como Balandier (1995) ressalta, é uma sociedade em crise, enfrentando situações desesperadas. Dentre elas – experiências familiares em todo o mundo colonizado – estão doenças epidêmicas, destruição de instituições (desde governos a famílias), confisco de terras, destruição de habitats e suprimentos de alimentos, a reestruturação das forças de trabalho, o movimento forçado de populações, a reestruturação das relações entre gênero e sexualidade, a interrupção na educação e fortes ataques à religião local. Uma catástrofe social desta ordem provavelmente não levará a uma ciência social contemplativa entre os povos indígenas. Nem os assentamentos em colônias produziram uma vida intelectual estabelecida nos primeiros dois séculos; de fato, alguns (inclusive a Austrália) tornaram-se notoriamente anti-intelectuais.

Mesmo assim, muitos intelectuais do mundo colonizado estavam lidando com questões que os sociólogos tratavam. Como um exemplo notável, chamo a atenção para *Three Principles of the People* [Três Princípios dos Povos] (*San Min Chu I*), de Sun Yat-sen (1927), um conjunto de palestras que são, de certa forma, a mensagem final de Sun para o povo chinês. Estas palestras oferecem uma visão geral brilhante do mundo do imperialismo – movimentação de povos, estados intervencionistas, dominação econômica, rivalidade imperial e guerra e o efeito desintegrador de tudo isso sobre a cultura e a política da China. Ao desenvolver sua análise e propostas para o futuro, Sun lida com temas sociológicos tais como hierarquia

social, burocracia, mudança cultural, educação, organização industrial, incorporação e relacionamento entre a sociedade e o ambiente natural. Em algumas questões, Sun parece estar à frente do pensamento sociológico da metrópole naquele período. Porém, o gênero não é o de um tratado, mas uma discussão urgente sobre a direção para a política nacionalista.

Ou considere a análise das relações de gênero apresentada por Kartini em Java nas Índias Orientais Holandesas, de 1899 a 1903 (Kartini 2005). Kartini também refletia sobre a relação entre a cultura europeia e local, criticava o racismo dos colonizadores e buscava reforma e modernização local. Seu argumento, diferentemente de Sun, focava na situação das mulheres. Ela desenvolveu uma crítica à situação das mulheres na sociedade islâmica javanesa e uma agenda para a mudança, centrada em novas instituições educacionais. O principal gênero dos escritos de Kartini era a correspondência. Suas cartas foram reunidas e publicadas (e tornaram-se famosas) depois de sua morte prematura.

Como estes dois exemplos sugerem, muitos intelectuais do mundo colonizado estavam ativamente engajados com a cultura dos colonizadores. Sun, do seu lado, lia literatura marxista da metrópole e apresentou uma crítica interessante baseada nesta literatura; a correspondência de Kartini (pelo menos a parte publicada) era trocada com intelectuais progressistas da Holanda. Outros, no entanto, não estavam engajados e a tensão crescia em torno desta falta de engajamento. Al-Afghani, um dos mais influentes pensadores modernos islâmicos, era agressivamente crítico sobre o *ulama* nos anos 1880, por permanecer preso à pedagogia tradicional e falhar em adotar o conhecimento do colonizador (al-Afghani 1968). Esse debate em particular continuou pelos cento e trinta anos seguintes.

Uma das principais funções empreendidas pelos intelectuais do mundo colonizado era o estudo do por que suas sociedades haviam sucumbido à invasão ou dominação econômica. Esta não era uma tarefa fácil, a não ser que se adotasse o ponto de vista do colonizador (onde demasiadas explicações estavam disponíveis, desde fraqueza moral até primitivismo institucional). Al Afghani entendeu a cultura religiosa como o campo de batalha chave. Os colonizadores estavam focados em minar o Islã, e o Islã era a base necessária para a resistência, embora a religião houvesse decaído. Al-Afghani enxergou o caminho para a renovação na recuperação da tradição científica e racionalista existente dentro do Islam, e isto também se mostrou um movimento influente.

Em outras partes do mundo, a análise pode tomar um formato diferente. Em colônias de assentamento,

a terra foi estratégica. Dessa forma, para o povo indígena, o direito à terra tornou-se um foco político e a luta pela terra há muito era um foco intelectual. Foi, por exemplo, o cerne do *Native Life in South Africa* [Vida Nativa na África do Sul] de Plaatje (1916), no qual a religião raramente aparecia, a não ser como objeto de ironia sobre a fé dos colonizadores. Este foi um livro de gênero misto, que incluiu resultados de trabalho de campo em disputa com famílias deslocadas e a meu ver deve ser considerado como um dos verdadeiros clássicos da sociologia mundial.

Embora o foco da análise possa mudar de um lugar para outro no mundo (já que as formas de imperialismo variaram), em todos os lugares intelectuais tinham a tarefa de contestar a abjeção dos povos colonizados. Às vezes é difícil presenciar nas metrópoles a condenação feroz e constante do povo colonizado sob o imperialismo, embora tenha sido documentado por historiadores (Kiernan 1969, 1982) – e tenha sido notoriamente analisado por Fanon, mesmo antes disso. As hierarquias raciais na América Latina após as guerras de independência indicam o quanto isto se tornou profundamente enraizado.

Movimentos culturais, como o “negritude” na literatura e “Filosofia Africana” desenvolveram-se como resposta. A estratégia de resistência de Gandhi ao império britânico na Índia revalidou a cultura popular indiana, especialmente a religião popular, como nenhum nacionalismo anterior havia conseguido fazer (Nandy 1983). Kenyatta, surpreendentemente, contestou a abjeção ao adotar o método restrito da etnografia ao escrever um livro, *Facing Mount Kenya* [Encarando Monte Kenya] (1938), que era tanto uma boa monografia antropológica quanto um tratado nacionalista. Kenyatta criticava a tomada de terras e a ruptura cultural feita pelos colonizadores, o que foi parcialmente enfraquecido pelo “modo de vida individualista Ocidental”. Ele observou a inabilidade dos próprios imperialistas em preservar a paz na Europa e exibiu em seus textos a ordem social tradicional e de bom funcionamento de Gikuyu, como uma resposta ao desdém britânico.

Depois da descolonização, ou em países que não tinham sido formalmente colonizados, o domínio imperialista não estava em discussão, mas sim o domínio cultural. Na percepção de Al-e Ahmad (1962) de “ocidentoxicação” no Irã, não há sociologia formal, mas um bom número de observações precisas, algumas baseadas em trabalhos de campo na área rural, e todas refletindo uma longa experiência da escrita na literatura social-realista. Al-e Ahmad trabalha suas observações em uma sutil psicologia social de alienação individual e mal estar coletivo. Embora o contexto religioso seja muito diferente, isto parece

ser escrito em registro similar ao *Labyrinth of Solitude* [Labirinto de Solidão] de Paz (primeira edição 1950). Neste conhecido texto, Paz medita sobre os limites da revolução mexicana, a incorporação imperfeita do campesinato indígena à cultura nacional, a diferença entre cultura europeia e norte americana, e mais uma vez, a alienação na vida pessoal. Em seu texto subsequente, “*The Other Mexico*” [O Outro México], escrito depois do massacre de Tlatelolco de 1968, Paz faz uma crítica furiosa ao partido governante, à ideologia de desenvolvimento e a corrupção da linguagem pelo interesse da classe dominante.

Os escritos de Paz pressupõem a situação de dependência econômica, que se tornou o assunto mais celebrado da contribuição da América Latina às ciências sociais. A análise de Prebisch sobre capitalismo na periferia, *Dependency and Development in Latin America* [Dependência e Desenvolvimento na América Latina] de Cardoso e Faletto e os teóricos marxistas do subdesenvolvimento são talvez tão conhecidos que não precisem de descrições aqui (para uma resenha lúcida em inglês ver Kay 1989). Tudo o que Burawoy podia desejar na sociologia pública estava lá: debates realizados em uma explosão de publicidade, com intelectuais interagindo com movimentos sociais e forças políticas, e as maiores participações possíveis no mundo das práticas. Revisitando esta era, Garretón (2000) observa que a sociologia tinha grandes expectativas, pensando ter encontrado uma unificação do conhecimento e a prática da mudança social. Mas não durou; foi destruída pelas ditaduras (com apoio dos EUA) e pelo triunfo do neoliberalismo. Por volta dos anos de 1990 havia uma grande dificuldade em restabelecer um discurso crítico sobre a sociedade.

Os argumentos de Garretón demonstram – como Cardoso e Faletto fizeram em termos diferentes trinta anos antes – que não existe *status* fixado de sociedade pós-colonial, dependente ou periférica; ao contrário, uma história social complexa e em evolução. Que as mudanças iniciadas pela colonização não cessam com a independência foi recentemente confirmada no Pacífico. O *We Are the Ocean* [Nós Somos o Oceano] de Hau’ofa (2008) é outra demonstração da maneira que a sociologia pública na periferia atravessa gêneros, já que seu trabalho está misturado não apenas à literatura, mas também à arte visual. Em seu ensaio “*The New South Pacific Society*” [A Nova Sociedade do Pacífico Sul], Hau’ofa esboça a formação gradual, através das distâncias entre ilhas, de uma sociedade regional cada vez mais unificada. Nesta formação, os grupos privilegiados dos diferentes países-ilhas, agrupados em torno do estado pós-colonial, de empreendimentos corporativos e agências de ajuda hu-

manitária, estão se organizando como uma classe, compartilhando uma cultura internacional modernizada. Enquanto isso, a cultura indígena é cada vez mais a preservação do pobre e impotente.

Como responder a estas transformações é a questão em toda parte, e não há mais consenso agora do que havia nos dias de Al-Afghani. De modo geral, os mais otimistas são aqueles que vêm a subordinação pós-colonial da periferia em termos culturais ou sócio-psicológicos. Al-e Ahmad buscou uma aliança entre oposições seculares e religiosas; Hau'ofa respondeu organizando um centro de artes; Freire respondeu com um programa educacional; e há diversos outros que colocaram sua energia em programas de desenvolvimento educacionais, científicos ou culturais. Aqueles que focaram na exploração material ou no atraso da periferia tiveram mais dificuldades, já que a estratégia da CEPAL [Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe] de industrialização para substituição de importações tornou-se um fiasco nos anos 1970. Talvez este debate também esteja sendo reaberto novamente, acerca do desenvolvimento industrial da China e Índia; embora até agora sejam os economistas e não os sociólogos que estejam à frente (Sen, 1999).

## EM DIREÇÃO A UMA SOCIOLOGIA POLICÊNTRICA

A alternativa mais óbvia para a hegemonia global da sociologia metropolitana é insistir na autonomia das alternativas locais, produzindo o que pode ser chamado de um mosaico epistemológico. Com esta abordagem, o conhecimento sociológico consistiria em um arranjo de sistemas distintos de conceitos e dados, presos a tradições culturais locais e experiências locais; no melhor caso, capazes de se comunicarem através de traduções e epítomes. Isto é, mais ou menos, a epistemologia implícita na discussão sobre “sociologia indígena” lançada pela ISA nos anos 1980. O argumento de Akiwowo (1980, 1986) para as perspectivas africanas na sociologia, e sua tentativa em fornecer uma teoria social gerada a partir da poesia oral do Yoruba, é um notável exemplo – uma das poucas tentativas de demonstrar como sociologia indígena pode trabalhar no nível de teoria.

É notável que poucas das pessoas que desenvolveram uma sociologia pública em torno da resistência ao colonialismo ou à dominação pós-colonial têm adotado um mosaico epistemológico. Argumentos para a conexão e a utilização do conhecimento dos colonizadores foram feitos por figuras tão proeminentes quanto Al-Afghani, Sun, Fanon, Shariati e, pelo o

que sei, todo o debate latino americano sobre dependência. Para citar apenas um, Al-Afghani defendeu que os muçulmanos urgentemente aprendessem com o Ocidente, criticando os clérigos rígidos que se recusavam, e Al-Afghani liderou o caminho ele mesmo para o uso de novas tecnologias de comunicação.

As razões pelas quais um mosaico epistemológico não pode funcionar têm sido exploradas particularmente nos debates africanos acerca da filosofia indígena, dos anos 1940 aos anos 1980. Sem adentrar nos detalhes de um conflito complexo e acalorado, estou persuadida pelo argumento de Hountondji de que a ideia de uma “filosofia africana” autóctone, retirada da sabedoria popular, não é nem integralmente autóctone nem filosofia (ou de qualquer maneira, boa filosofia). É uma representação de intelectuais que na verdade reproduz o olhar dos colonizadores sobre a cultura indígena. Funciona no mundo pós-colonial como uma ideologia, frequentemente justificando a dominação das elites locais, e oferecendo uma “filosofia na terceira pessoa” ao invés de aceitar responsabilidade intelectual direta (Hountondji, 1983, 2002).

Fico com a impressão, à luz destes debates, que não podemos imaginar um futuro para a sociologia com o modelo de mosaico. Mas não podemos retroceder na opção padrão de uma extensão infinita da hegemonia metropolitana, em nome da ciência universal. Muitos daqueles que se debateram com questões sobre o formato da sociologia mundial parecem ter chegado a esta conclusão (por ex. Martin e Beittel 1998, Alatas 2006). Para onde vamos daqui?

Central ao trabalho de todos os intelectuais discutidos na seção anterior estava algo que permaneceu marginal na sociologia metropolitana – a conquista colonial em si, e os encontros culturais e intelectuais por ela gerados. A responsabilidade aceita por estes intelectuais foi a de forjar, a partir destes encontros, uma resposta ao colonialismo e a dominação pós-colonialista. Na história destas respostas, creio eu, encontraremos os recursos chaves para uma sociologia mundial policêntrica que não é apenas mais rica culturalmente que a sociologia metropolitana, mas pode desempenhar um papel democrático único em um mundo neoliberal.

O campo da sociologia onde este processo foi mais longe, pelo o que sei, é a pesquisa de gênero. Gênero foi um tema importante na sociologia Comteana, assim como em outras formações culturais envolvidas com o imperialismo (como a ideologia missionária). Permanece uma questão na sociologia internalista da metrópole (não menos presente que os trabalhos publicados de Parson sobre o assunto nos anos 1940 e um livro em 1956); e tornou-se um assunto quente

com o impacto do *Women's Liberation* [Movimento Feminista de Libertação] nos anos 1970. O novo feminismo politizou a teoria do papel sexual e gerou teorias de patriarcado, tornando-se rapidamente um movimento internacional. As Nações Unidas, declarando o ano de 1975 como o Ano Internacional da Mulher e organizando conferências mundiais através da “*International Decade for Women*” [Década Internacional da Mulher], criou uma arena muito popular para encontros interculturais; enquanto a teoria feminista também estava sujeita à crítica rigorosa de mulheres negras metropolitanas e feministas das diásporas da periferia. O resultado, como Bulbeck (1998) e Mohanty (2003) demonstraram, foi um debate intenso multicêntrico no qual os conceitos de gênero e patriarcado foram escrutinizados e as hipóteses etnocêntricas de muitas teorizações metropolitanas ficaram expostas.

Este debate tem sido um processo desconfortável, até mesmo doloroso; mas vale a pena observar que não impediu a análise de gênero. Como Mohanty enfatizou, foi possível combinar um forte reconhecimento da diferença com uma ênfase na solidariedade e na luta em comum. Novas linhas de análise, que estudaram globalização como um processo de gênero, têm surgido. Novas formas de organizações feministas transnacionais parecem ser construídas em torno de tais linhas (Moghadam 2005). Análises de gênero ainda são uma força intelectual na periferia. Isto foi formalmente reconhecido pela CODESRIA (*Council for the Development of Social Science Research in Africa* [Conselho pelo Desenvolvimento da Pesquisa em Ciência Social na África]) que publicou *Engendering African Social Sciences* [Dando uma Perspectiva de Gênero as Ciências Sociais Africanas] (Imam, Mama e Sow 1997), e continua a patrocinar discussões sobre pesquisas de gênero, por exemplo, lançando uma Gender Series [Série sobre Gênero] em 2004, e publicando edições especiais do Boletim da CODESRIA sobre temas de gênero (ver nº 1, 2003; nº 1/2, 2006). Análises de gênero foram uma das maiores contribuições das ciências sociais à compreensão, e contestação, da epidemia HIV/AIDS, com seu impacto devastador na África e sul da Ásia.

A observação de Moghadam sobre respostas emergentes à globalização sinaliza uma questão de importância geral à sociologia. Sociólogos da metrópole reconheceram como a ideologia de mercado neoliberal destrói, ou mesmo nega, reconhecimento do social (Smart 2003). Já que agora vivemos em um mundo onde agendas neoliberais estruturam as políticas na maior parte dos estados e onde controle corporativo da economia global alcançou um nível sem precedentes, a sociologia como um projeto intelectual está cor-

rendo um sério risco de marginalização. Já está, assim acredito, marginalizada nos discursos políticos e na mídia de massa, comparando a situação com uma geração passada. Está particularmente sub-representada nas arenas de elaboração de políticas transnacionais, como a OECD [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico] e o Banco Mundial.

Se este argumento estiver amplamente correto, então a “sociologia pública” defendida por Burawoy não é uma opção para a metrópole, como presumido por muitos interlocutores de Burawoy dos EUA (Clawson et al. 2007) – é uma necessidade em escala mundial. A própria globalização neoliberal empurra a sociologia para uma posição de oposição, já que o próprio ato de teorização e pesquisa de estruturas sociais é um obstáculo ao triunfo da ideologia de mercado. Se a sociologia não está fadada a desaparecer como uma ciência residual pesquisando aqueles que infelizmente falham em “vencer” no mundo neoliberal, ela deve se conectar com as energias de resistência e a crítica intelectual da dominação global.

A sociologia tem, assim considero, algo importante a oferecer aos movimentos e processos democráticos, tanto em conceito quanto em método de autocompreensão coletiva. Se a sociologia Comteana incorporava classicamente o olhar colonial sobre o colonizado, a sociologia contemporânea está em posição de olhar de volta, de articular uma perspectiva democrática sobre o poder global. E como Robinson (2006) argumenta pela sociologia urbana, a experiência diversa e as formas sociais múltiplas da periferia são uma base mais forte para a ciência social do que a generalização da metrópole.

Para realizar estes trabalhos, a sociologia precisa falar internacionalmente e entre diferentes culturas. O que Martin e Beittel (1998) chamam de “orientação mundial-histórica”, dentro de uma comunidade sociológica global, o que Bulbeck (1998) chama de “perspectiva do viajante mundial”, são necessárias. Epistemologias mosaicas simplesmente não estão aptas para o trabalho; ainda assim, uma pluralidade de vozes é necessária. Em tais momentos, o debate dentro da metrópole não é suficiente. A sociologia da periferia é estratégica para toda disciplina, e é essencial para o reconhecimento da importância da periferia global na história da sociologia.

## REFERÊNCIAS

- Akiwowo, Akinsola A. 1980. Sociology in Africa today [Sociologia na África hoje]. *Current Sociology* [Sociologia Corrente], vol. 28 nº 2, 1–73.
- \_\_\_\_\_. 1986. Contributions to the sociology

- of knowledge from an African oral poetry [Contribuições à sociologia do conhecimento da poesia oral Africana]. *International Sociology* [Sociologia Internacional], vol. 1 n° 4, 343–358.
- Al-Afghani, Sayyid Jamal ad-Din. 1968 [1881]. *An Islamic Response to Imperialism: Political and Religious Writings of Sayyid Jamal ad-Din* [Uma Resposta Islâmica ao Imperialismo: Escritos Políticos e Religiosos de Sayyid Jamal ad-Din]. “*al-Afghani*”. Trans. Nikki R. Keddie e Hamid Algar. Berkeley, University of California Press.
- Alatas, Syed Hussein. 2006. The autonomous, the universal and the future of sociology [O Autônomo, o universal e o futuro da sociologia]. *Current Sociology* [Sociologia Corrente], vol. 54 n° 1, 7–23.
- Al-e Ahmad, Jalal. 1982 [1962]. *Gharbzadegi (West-struckness)*. Traduzido por Green e Ahmad Alizadeh. Lexington KY, Mazda Publishers.
- Anderson, Francis. 1912. *Sociology in Australia: A Plea for its Teaching* [Sociologia na Austrália: Um Apelo pelo seu Ensino]. Sydney, Angus & Robertson.
- Asad, Talal, ed. 1973. *Anthropology and the Colonial Encounter* [Antropologia e o Encontro Colonial]. New York, Humanities Press.
- Baber, Zaheer. 2003. Provincial universalism: the landscape of knowledge production in an era of globalization [Universalismo Provincial: o cenário da Produção do conhecimento em uma era de globalização]. *Current Sociology* [Sociologia Corrente], vol. 51 n° 6, 615–623.
- Balandier, Georges. 1970 [1955]. *The Sociology of Black Africa: Social Dynamics in Central Africa* [A Sociologia da África Negra: Dinâmica Social na África Central]. London, André Deutsch.
- Balme, Jane e Sandra Bowdler. 2006. Spear and digging stick: the origin of gender and its implications for the colonization of new continents [Lança e cavadeira: a origem do gênero e suas implicações na colonização dos novos continentes]. *Journal of Social Archaeology*, vol. 6 n° 3, 379–401.
- Berman, Edward H. 1983. *The Influence of the Carnegie, Ford, and Rockefeller Foundations on American Foreign Policy: the Ideology of Philanthropy* [A Influência das Fundações Carnegie, Ford e Rockefeller sobre a Política Externa Americana: a Ideologia da Filantropia]. Albany, State University of New York Press.
- Bukharin, Nikolai. 1965 [1925]. *Historical Materialism: A System of Sociology* [Materialismo Histórico: Um Sistema de Sociologia]. New York, Russell & Russell.
- Bulbeck, Chilla. 1998. *Re-Orienting Western Feminisms: Women's Diversity in a Postcolonial World* [Re-orientando Feminismo Ocidental: A Diversidade Feminina em um Mundo Pós-Colonial]. Cambridge, Cambridge University Press.
- Burawoy, Michael. 2005. For public sociology [Para sociologia pública]. *American Sociological Review* [Crítica Sociológica Americana], vol. 70 n° 1.
- Cardoso, Fernando Henrique, e Enzo Faletto. 1979 [1971]. *Dependency and Development in Latin America* [Dependência e Desenvolvimento na América Latina]. Berkeley, University of California Press.
- Childe, Vere Gordon. 1960. *What Happened in History* [O Que Aconteceu na História]. Edição revisada, London, Parrish.
- Clawson, Dan, e mais seis. 2007. *Public Sociology: Fifteen Eminent Sociologists Debate Politics and the Profession in the Twenty-first Century* [Sociologia Pública: Quinze Sociólogos Eminentes Debatem Política e a Profissão no Século Vinte Um]. Berkeley, University of California Press.
- Connell, Raewyn. 1997. Why is classical theory classical? [Por Que a Teoria Clássica é Clássica?]. *American Journal of Sociology* [Periódico de Sociologia Americano], vol. 102 n° 6, 1511–1157.
- \_\_\_\_\_. 2006. Northern theory: the political geography of general social theory [Teoria do Norte: a geografia política da teoria social geral]. *Theory and Society* [Teoria e Sociedade], vol. 35, 237–264.
- \_\_\_\_\_. 2007. *Southern Theory: The Global Dynamics of Knowledge in Social Science* [Teoria Sulista: A Dinâmica Global do Conhecimento na Ciência Social]. Sydney, Allen & Unwin; Cambridge, Polity Press.
- Garretón, Manuel Antonio. 2000. *La sociedad in que vivi(re)mos: Introduccion sociológica al cambio de siglo* [A sociedade em que vive(re)mos: Introdução sociológica na mudança do século]. Santiago, LOM.
- Hau'ofa, Epele. 2008. *We Are the Ocean* [Nós Somos o Oceano]. Honolulu, University of Hawai'i Press.
- Hountondji, Paulin J. 1983 [1976]. *African Philosophy: Myth and Reality* [Filosofia Africana: Mito e Realidade]. Trans. H. Evans e J. Rée. London, Hutchinson.
- \_\_\_\_\_. 1995. Producing knowledge in Africa today [Produzindo conhecimento na África de hoje]. *African Studies Review* [Crítica de Estudos Africanos], vol. 38 n° 3, 1–10.
- \_\_\_\_\_. 2002. *The Struggle for Meaning: Reflections on Philosophy, Culture and Democracy in Africa* [A

- Luta por um Significado: Reflexões sobre Filosofia, Cultura e Democracia na África]. Athens Ohio, Ohio University Press.
- Imam, Ayesha, Amina Mama e Fatou Sow, eds. 1997. *Engendering African Social Sciences* [Gerando Ciências Sociais Africanas]. Dakar, CODESRIA.
- Jolly, Margaret. 2008. The south in *Southern Theory*: Antipodean reflections on the Pacific [O sul na Teoria Sulista: Reflexos antípodas no Pacífico]. *Australian Humanities Review* [Crítica de Humanidades Australiana], issue 44 (online).
- Kartini, Raden Adjeng. 2005. *On Feminism and Nationalism: Kartini's Letters to Stella Zeehandelaar, 1899–1903* [Sobre Feminismo e Nacionalismo: as Cartas de Kartini para Stella Zeehandelaar, 1899 – 1903]. Clayton Vic., Monash University Press.
- Kay, Cristóbal. 1989. *Latin American Theories of Development and Underdevelopment* [Teorias Latino Americanas sobre Desenvolvimento e Subdesenvolvimento]. London, Routledge.
- Kenyatta, Jomo. 1938. *Facing Mount Kenya: The Tribal Life of the Gikuyu* [Encarando o Monte Kenya: A Vida Tribal do Gikuyu]. London, Secker & Warburg.
- Kiernan, V. G. 1969. *The Lords of Human Kind: Black Man, Yellow Man, and White Man in an Age of Empire* [Os Lordes da Raça Humana: Homem Negro, Homem Amarelo e Homem Branco em uma Era de Império]. Boston, Little, Brown.
- \_\_\_\_\_. 1982. *European Empires from Conquest to Collapse, 1815–1960* [Impérios Europeus da Conquista ao Colapso, 1815 – 1960]. London, Fontana.
- Mannheim, Karl. 1940 [1935]. *Man and Society in an Age of Reconstruction* [Homem e Sociedade na Era da Reconstrução]. London, Kegan Paul, Trench, Trubner.
- \_\_\_\_\_. 1951. *Freedom, Power and Democratic Planning* [Liberdade, Poder e Planejamento Democrático]. London, Routledge & Kegan Paul.
- Martin, William G. e Mark Beittel. 1998. Toward a global sociology? Evaluating current conceptions, methods, and practices [Em direção a uma sociologia global? Avaliando concepções, métodos e práticas correntes]. *Sociological Quarterly* [Periódico Trimestral Sociológico], vol. 39 nº 1, 139–161.
- Maunier, René. 1949 [1932]. *The Sociology of Colonies: An Introduction to the Study of Race Contact* [A Sociologia das Colônias: Uma Introdução ao Estudo do Contato da Raça]. London, Routledge & Kegan Paul.
- Moghadam, Valentine M. 2005. *Globalizing Women: Transnational Feminist Networks* [Globalizando Mulheres: Redes Feministas Transnacionais]. Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- Mohanty, Chandra Talpade. 2003. *Feminism Without Borders: Decolonizing Theory, Practicing Solidarity* [Feminismo Sem Fronteiras: Teoria da Descolonização, Praticando Solidariedade]. Durham, Duke University Press.
- Nandy, Ashis. 1983. *The Intimate Enemy: Loss and Recovery of Self under Colonialism* [O Inimigo Íntimo: Perda e Recuperação do Indivíduo sob Colonialismo]. New Delhi, Oxford University Press.
- Paz, Octavio. 1990 [1950]. *The Labyrinth of Solitude* [O Labirinto da Solidão]. Edição ampliada. London, Penguin.
- Plaatje, Sol. T. 1982 [1916]. *Native Life in South Africa: Before and since the European war and the Boer rebellion* [Vida Nativa na África do Sul: Antes e desde a guerra europeia e a rebelião Boer]. Nova edição, Braamfontein, Ravan Press.
- Robinson, Jennifer. 2006. *Ordinary Cities: Between Modernity and Development* [Cidades Comuns: Entre Modernidade e Desenvolvimento]. London, Routledge.
- Sen, Amartya. 1999. *Development as Freedom* [Desenvolvimento como Liberdade]. Oxford, Oxford University Press.
- Shariati, Ali. 1986. *What Is to be Done? The Enlightened Thinkers and an Islamic Renaissance* [O Que Deve Ser Feito? Os Pensadores Iluminados e um Renascimento Islâmico]. Ed. Farhang Rajae. Houston, Institute for Research and Islamic Studies.
- Slater, David. 2004. *Geopolitics and the Post-colonial: Rethinking North-South Relations* [Geopolíticas e o Pós-Colonial: Repensando as Relações Norte-Sul]. Malden, Blackwell Publishing.
- Smart, Barry. 2003. *Economy, Culture and Society: A Sociological Critique of Neo-Liberalism* [Economia, Cultura e Sociedade: Uma Crítica Sociológica do Neo-Liberalismo]. Buckingham, Open University Press.
- Sun Yat-sen. 1975 [1927] *San Min Chu I: The Three Principles of the People* [Sun Min Chu I: Os Três Princípios do Povo]. Trans. Frank W. Price, ed. L. T. Chen. New York, Da Capo Press.
- Yeo, Eileen Janes. 1996. *The Contest for Social Science: Relations and Representations of Gender and Class* [A Disputa pela Ciência Social: Relações e Representações de Gênero e Classe]. London, Rivers Oram Press. ■



Manuel Villaverde Cabral

# O paradoxo do envelhecimento

**D**e acordo com dados do IBGE divulgados no início de dezembro deste ano, a expectativa de vida dos brasileiros aumentou 11 anos desde 1980, chegando a 73 anos, levantando questões importantes acerca do envelhecimento. O entrevistado desta edição da e-metropolis é o sociólogo Manuel Villaverde Cabral, diretor do Instituto do Envelhecimento - Universidade de Lisboa. Portugal ocupa o 6º lugar dos países mais envelhecidos e a demanda por pesquisas nessa área é grande no país. Assim nos explica Villaverde sobre a origem do Instituto e sua ligação com a Fundação Calouste Gulbenkian. O sociólogo fala ainda sobre os paradoxos do envelhecimento, a discriminação sofrida pelos idosos e as conexões entre o processo de envelhecimento e a problemática urbana.

Como surgiu o interesse no estudo do envelhecimento??

O interesse é exterior, a motivação é externa, dou continuidade, aliás, ao trabalho que fiz praticamente desde o início do século XXI, em 2000, quando havia trabalhado por encomenda de instituições públicas e privadas que solicitavam estudos em determinados temas que eu achei relevantes. Às vezes eu me pergunto se não estou sofrendo aquilo que costumeiramente se chama *money driven research*, isto é, porque há dinheiro numa determinada área para fazer pesquisa o pesquisador, na minha opinião, pode aceitar esse desafio sobretudo que ocorre, como foi o caso, em torno de questões de grande interesse público e portanto você está correspondendo a demanda pública e de algum modo fornecendo momentos de formação para a decisão pública e para elaboração de políticas públicas. Nós temos que enquadrar teoricamente, metodologicamente algo para o cliente, quem encomenda, a instituição que

**Manuel Villaverde Cabral**

*é pesquisador do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa e diretor do Instituto do Envelhecimento.*

[mvcabral@ics.ul.pt](mailto:mvcabral@ics.ul.pt)

encomenda, enquadrar como problema sociológico, isto é, no fundo ir buscar as variáveis sociológicas, demográficas, básicas, intermédias comportamentais, etc. que enquadram as manifestações dos problemas sociais que ocorrem sempre que não são função de pobreza.

### Como eram feitas as pesquisas encomendadas pelo governo português?

A propósito do envelhecimento, como também da saúde, que eu fiz durante a década passada, três grandes *surveys* em torno de questões da saúde. O importante é você não ficar preso no problema social e ser capaz de encontrar a emergência de problemas sociais nessas áreas de saúde, tipicamente de envelhecimento, mas que pode ser questões urbanas, se tem transporte, não tem transporte, é um problema social que prefeitura, governo têm que resolver. Tem problema de transporte em qualquer nível de desenvolvimento, tem problema de saúde em qualquer nível de desenvolvimento, a forma de enfrentar e resolver o problema é que pode ser função, até certo ponto, do nível de desenvolvimento, mas é também função de políticas de vontades, organizativas, etc.

Portanto fui desde 2000 solicitado pela Associação Farmacêutica Portuguesa para fazer um estudo muito livre, muito genérico sobre os usuários do sistema de saúde português e ir lá perguntar se usavam, se não usavam, com que frequência, se tinham ficado satisfeitos e suas atitudes em relação à doença. A proposta era fazer um levantamento, uma avaliação, daí médicos, profissionais de saúde em geral.

Tenta-se obter respostas bastante inteligentes, por exemplo, quando perguntávamos se deveria ser gasto mais dinheiro na saúde. Calculava-se que todos dissessem que sim, que deveria ser gasto mais dinheiro em saúde porque há uma tendência natural do respondente ao *survey* dizer isso. E assim foi, mas depois nós controlamos e perguntamos onde íamos buscar esse dinheiro, se seria de mais impostos, tirar de outros e as pessoas diziam tirar daqui, tirar dacolá, quase ninguém dizia aumento de imposto.

Depois fizemos uma réplica atualizada desse mesmo estudo em 2008 e havia um pedido por encomenda – os *surveys* são muito caros e, portanto, tem que haver disponibilidade de uma agência pública ou privada qualquer, senão não fazemos, é tão simples quanto isso – e fizemos uma repetição, deixando cair muitas questões que tenham ficado mais ou menos resolvidas, uma ou outra pergunta oportunistica do ministro que queria saber as reações às suas políticas. Fizemos outro *survey*, muito técnico, muito di-

ficil de fazer, mas também interessante, da indústria farmacêutica sobre adesão terapêutica - que é o uso do remédio - porque as pessoas chegam a comprar o remédio e depois não tomam. Deu pra ver alguma coisa que já tinha aparecido no primeiro estudo de saúde.

### Os *surveys* foram realizados apenas com as pessoas que utilizam o sistema de saúde público?

Foram feitos com pessoas de mais de 18 anos das quais se destacavam os que usavam, não usavam, que usavam pouco, que usavam frequentemente. Obtivemos uma escala de frequência e fizemos uma avaliação do sistema. Era muito melhor por parte de quem usava e conhecia do que para as pessoas que estavam de fora, que não tinham conhecimento direto. Essas pessoas eram mais sensíveis às más notícias da mídia, que relatavam erros médicos, falta de atendimento, de ambulância, etc. Evidentemente não se dá a notícia de que hoje no Centro de Saúde, em tal lugar, assistiram não sei quantas mil pessoas, isso não seria notícia. Então deu pra fazer esse contraste entre as pessoas que tinham e aquelas que não tinham conhecimento do sistema de saúde, que, aliás, a literatura internacional já tinha descoberto.

### Como surgiu o Instituto do Envelhecimento da Universidade de Lisboa?

As pessoas que estão financiando, que tomaram a iniciativa de fato de criar o Instituto de Envelhecimento da Universidade de Lisboa, pensaram em alguns pesquisadores que poderiam dar sequência a esse tipo de projeto, alguém como eu que tenha muito experiência no tema. A origem do Instituto do Envelhecimento é fruto de uma parceria entre a Fundação *Calouste Gulbenkian* - que em Portugal é a Fundação, de longe, mais importante e, mesmo na Europa, é umas das 5 ou 6 maiores fundações há mais de 50 anos - e o Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

A fundação *Calouste Gulbenkian* organizou um fórum do envelhecimento que durou dois anos, eu, inclusive, participei, participação modesta, mas, por coincidência, com o homem que coordena o grande inquérito europeu sobre o envelhecimento, *SHARE - Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe* financiado em grande parte pela comissão europeia e que foi desencadeado também por esse mesmo problema que eu falava anteriormente sobre o continente europeu que é o mais envelhecido - sem

falar do Japão e Coreia, que são os países líderes do envelhecimento, daquelas liderança que eu preferia não ter. Em Portugal, sexto país mais envelhecido da Europa, existem 18% de pessoas com mais de 65 anos, e prevê-se que sejam de 35 a 40% em 2050. São projeções que se fazem naturalmente, mas que são flutuantes em função de imigrações e migrações e de alterações no próprio comportamento da população. O envelhecimento é, portanto, um cruzamento, a medida é o rácio entre esses dois grupos demográficos, pode-se dizer que em Portugal o rácio é quase 100, isto é, há tantas pessoas com mais de 65 anos quanto pessoas jovens até os 15. Mas tem aumentando muito rapidamente, sobretudo por conta, não tanto do aumento da longevidade, que tem havido, mas, sobretudo, da diminuição da natalidade. Essa, por exemplo, é uma informação demográfica que, imediatamente, é um problema sociológico, é um problema social se quiser.

Na sequência desse fórum decidiram fazer um investimento e pensaram na criação de um Instituto que assuma um conjunto de missões de pesquisas e de formação pós-graduada que nós não vamos dar nessa fase, mas vamos apoiar pessoas orientando vocações sociológicas sobre o ocupar dos jovens, o que significa dizer que eu posso assinar uma bolsa interessante para a Inglaterra.

**O Instituto chamou a atenção para a importância crescente do problema do envelhecimento a nível internacional.**

Há menos bebês, as pessoas vivem mais e o cruzamento das duas coisas produz o envelhecimento demográfico e o envelhecimento da sociedade. O Instituto chamou a atenção para a importância crescente do problema do envelhecimento a nível internacional, possível em grande parte por conta das estatísticas internacionais que permitiram ver imediatamente esse fenômeno. É um fenômeno que se perde entre o puramente empírico, a experiência pessoal que cada um tem e a grande estatística. Essas pesquisas têm o risco de se tornarem, para nós sociólogos, muito descritivas, muito quantitativas, no sentido puramente estático do termo e depois terem consequências da aplicação prática.

**Qual a motivação para esse tipo de pesquisa?**

A grande motivação, sobretudo a nível europeu e estadunidense, para a questão do envelhecimento tem

vindo pelo lado da economia e pelo que se chama na Europa de sustentabilidade financeira dos sistemas de saúde e de pensões. Agora temos perfeita consciência das gerações de pessoas mais velhas que vão chegar à aposentadoria. Na medida em que as pessoas vão viver mais, há uma porcentagem que se pode calcular antecipadamente de pessoas afetadas. O que fazer com essas pessoas cujo custo pode se calcular e que praticamente precisam de apoio 24 horas por dia em instituições ou com pessoas que saibam tratar, acompanhar esses tipos de situações? É um ponto interessante para as políticas públicas.

**A sociologia dá conta de estudar esses fenômenos?**

Há uma sociologia da saúde, mas quando a pessoa fica doente e entra no percurso do tratamento, de remédio, de cirurgia, o que for - que é uma parte menor da população, mas é uma parte grande - aí a sociologia desaparece de algum modo para se dar vez a psicologia. Então as pessoas variam mais, às vezes, em termos individuais, em formas de se relacionar, os níveis de instrução, idade, gênero. O tema do envelhecimento deve buscar uma resposta interdisciplinar, que vai do biomédico até a psicologia social. Não é a toa que esse campo criou uma disciplina que é justamente o estudo do envelhecimento. É a chamada genealogia social que é um conjunto de conhecimentos que vai desde o biomédico até o psicológico passando pelo sociológico. A genealogia social forma pessoas que vão tratar dos velhos em situação de doença e dependência maior ou menor do ponto de vista físico, cognitivo. Isso é uma forma de lidar com o problema social.

Por exemplo, existe o problema dos nenéns que não nascem e dos velhos que não acabam de morrer, que ameaçam viver pra sempre. Há como que uma

**A grande motivação (...) para a questão do envelhecimento tem vindo pelo lado da economia e pelo que se chama na Europa de sustentabilidade financeira dos sistemas de saúde e de pensões.**

espécie de homeostasia entre as duas coisas. Eu sei por que há muitos anos quando fazia entrevistas para minha pesquisa conversei com um jovem sobre o problema da diminuição dos bebês na sociedade portuguesa, e ele disse "mas é evidente, então os velhos vivem cada vez mais e, portanto, nós temos que esperar que eles saiam para termos os nossos". É como

o *babyboom*, vamos repor aqueles que morreram na guerra. Aqui o caso é o contrário, não morre gente, não repõe.

Eu acho que isso não prejudica a sociologia, são agregações empíricas, de impressões, comunicações. Aliás, um tema interessante, por que os jovens de hoje e as mulheres, em particular, não fazem mais filhos. Nós temos nossas hipóteses, toda a transformação sócio-econômica, a autonomia feminina, o risco da mulher se separar e ficar invariavelmente tomando conta do filho, a beleza, a atitude classe média. Isso tudo é sociologia pura e dura, a formação dos gostos, o jogo entre os grupos de preferência, as privações relativas, etc.

Eu, enquanto sociólogo, verifico que é o enorme atraso do sistema que faz com que Portugal tenha, por conta da própria longevidade, do próprio problema de expectativa de vida, dois milhões e trezentos mil aposentados em uma população que não chega a onze milhões. Portanto temos perto de dois milhões de pessoas com mais de 65 anos, o que significa pessoas aposentadas relativamente jovens.

Há muito bons trabalhos não usados em sociologia sobre essas questões, que vem de outros lados. O estudo do envelhecimento como um fenômeno social demográfico tem tudo a ver com estudos de vida, aspirações. Também tem a ver com a ciência, que está ali, uma dada doença que as pessoas teriam morrido e agora são salvas. Quando eu nasci a minha esperança de vida não chegava aos 50. Claro que era a média portuguesa, dos homens portugueses, mas eu pertencia à classe média portuguesa. Por exemplo, quando estive doente quando bebê meu pai sabia o que fazer, sabia onde levar, conhecia os meios. Um bebê com a mesma idade, com o mesmo problema, em uma família pobre, provavelmente teria morrido e não havia como sobreviver.

**O fenômeno do envelhecimento é um problema?**

É um problema interdisciplinar. Mas qual não é? Não chamemos problema, porque que o envelhecimento é um problema? O envelhecimento individual na nossa sociedade é visto como uma benção universal. É uma coisa maravilhosa poder viver mais anos com mais qualidade de vida. O problema começa a existir quando se cria um desequilíbrio demográfico que ameaça. Com o desequilíbrio demográfico, com o desequilíbrio da relação tradicional, do regime, fala-se hoje de uma nova transição demográfica que está em todos os níveis. Esse desequilíbrio gera problemas de natureza social, financeira e econômica.

Qual é o problema? O problema é o custo das

**Com o desequilíbrio demográfico, com o desequilíbrio da relação tradicional, do regime, fala-se hoje de uma nova transição demográfica que está em todos os níveis. Esse desequilíbrio gera problemas de natureza social, financeira e econômica.**

pensões, dos cuidados que terão que ser dispendidos. E inventaram várias passagens sucessivas e a última em vigor, basicamente, é fazer ginástica, andar ao ar livre, fazer os exames próprios da idade. São boas porque se apanhar a doença cedo de fato há possibilidade de cura, probabilidade de intervenção, etc. Eu chamo de paradoxo do envelhecimento, uma coisa maravilhosa que se transforma em pesadelo, por seus custos, pelos problemas sociais que se invertem.

**Qual a solução para o envelhecimento demográfico das populações?**

A longo prazo, décadas, séculos, a única solução para o problema do envelhecimento demográfico das populações é as mulheres voltarem a fazer bebês. E, portanto, talvez uma das perguntas mais interessante a começar a fazer é porque elas não têm. A taxa de fertilidade necessária para ao menos repor a população é de 2.1, bem abaixo da taxa portuguesa, francesa, dos suecos, dos norte-americanos.

Um fator que não é completamente independente e que é duplamente sociológico, sócio-cultural, sócio-econômico é a imigração. Porque nós tivemos milhões de portugueses que migraram e que só fizeram bebês brasileiros, ingleses, alemães, etc.

**Eu chamo de paradoxo do envelhecimento, uma coisa maravilhosa que se transforma em pesadelo, por seus custos, pelos problemas sociais que se invertem.**

Eu e um demógrafo que trabalha comigo estamos a fazer um grande projeto retrospectivo e projetivo. Fizemos agora um censo no ano 2001, que possibilitou comparação com 50 anos pra trás e a projeção pra ver no que vai dar. Se não houver qualquer coisa, um milagre qualquer, a população portuguesa irá baixar de 8 milhões de habitantes para 5 milhões, até o

fim do milênio, com o risco de desaparecer do mapa. Aos portugueses e ao governo português deve causar algum problema, mas no limite, do ponto de vista da teoria sociológica, paciência.

O Brasil está numa posição, eu apostei com um de vossos professores, que não vai chegar aos 200 milhões nunca porque o crescimento já travou tanto que daqui a dez anos vocês vão ter 199 milhões e daqui a 20 anos vão ter 128 milhões. A tendência é a diminuição da natalidade.

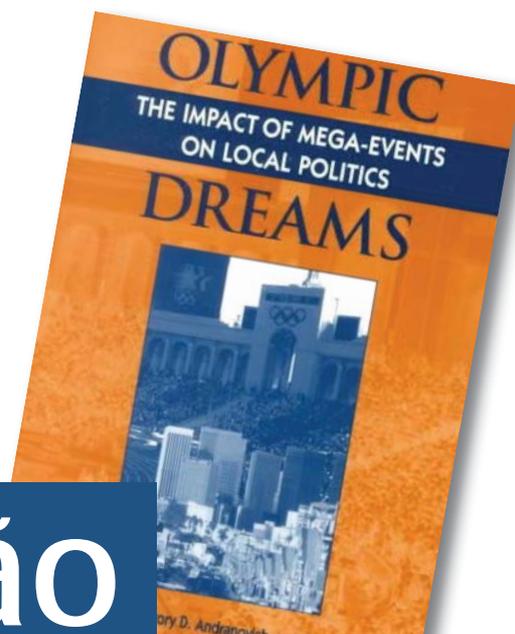
**Quais as possíveis conexões entre os processos de envelhecimento e a problemática urbana? O que significa envelhecer na metrópole contemporânea?**

O envelhecimento no contexto urbano possibilita um melhor acesso a cuidados de saúde e, portanto, a esperança de vida é maior. No entanto, um fenômeno bastante observado pelos psiquiatras sobre o envelhecimento nas metrópoles é a solidão, resultado do enfraquecimento dos laços sociais. Não é a solidão apenas, são as conseqüências do isolamento social que pode causar a morte, por exemplo, uma pessoa cai e pode vir a morrer apesar de estar aparentemente rodeada de todas as facilidades, mas que perdeu os laços sociais que subsistem no mundo real. Falta aqui uma teoria sociológica, não queremos psicologia, gerontologia, não resolvem nossos problemas. E um dos itens da agenda é o conflito intergeracional. Há

um conflito que é evidentemente absorvido dentro da família, mas também pode exercer pressão sobre as famílias e há famílias que não aguentam. Há uma transferência de recursos, há um patrimônio acumulado que, portanto, a juventude recebe, mas que do ponto de vista sócio cultural não é certo, nem evidente. É verdade que a fatia absorvida pelos mais velhos é cada vez maior. Se isso significa que é em detrimento dos mais jovens, é um problema, digamos, sócio cultural, de interpretação que existe. Fala-se de um conflito, fala-se, sobretudo, de um *graypower*, de um poder grisalho.

**Existe algum preconceito dirigido aos mais velhos, por conta do envelhecimento da população?**

Há o problema do idadismo, usa-se às vezes essa palavra horrível. O idadismo é a discriminação, os preconceitos, os estereótipos de idade e as pessoas mais velhas que têm estereótipos e discriminação em relação aos jovens e as pessoas mais jovens que têm estereótipos e discriminações com relação aos mais velhos e uma das quais, nesse contexto relevante, é a ideia de que não fazem nada. Lê-se todos os dias na primeira página do jornal, “Um peso pra sociedade”, como se não houvessem contribuído. Sim, mas será que o que estão a receber é o juro efetivo, o justo, ou é mais? Como não há medida aritmética ou geométrica para isso há é uma fonte de contradições e é curioso verificar. ■



Nelma Gusmão

# A observação dos megaeventos como leitura da política urbana

Que a estratégia de sediar megaeventos pode nos dizer sobre a política urbana? Esta é a questão central que conduz o olhar de Matthew Burbank, Greg Andranovich e Charles Heyng sobre três edições de um dos mais expressivos megaeventos da contemporaneidade, os Jogos Olímpicos. No livro *Olympic Dreams: The Impact of Mega-Events on Local Politics*, eles refletem sobre política urbana, especificamente a política urbana contemporânea nas cidades americanas, a partir de uma “comparação focada de três estudos de caso”, os Jogos Olímpicos de Verão de Los Angeles (1984) e de Atlanta (1996) e os Jogos de Inverno de Salt Lake City (2002).

Vasta tem sido a literatura que trata da relação entre os megaeventos e a cidade. A maioria dessa produção, entretanto, tem se dedicado à dimensão espacial e econômica dos impactos produzidos. Ultimamente, o interesse na dimensão simbólica tem crescido,

mas, ainda hoje, pouca tem sido a atenção conferida à dimensão política de tais acontecimentos. O livro publicado em 2001 apresenta um trabalho pioneiro nessa direção.

Antes de abordar individualmente cada um dos três casos em estudo, os autores utilizam os três primeiros capítulos para fazer uma apresentação geral do trabalho, explicitar suas bases teóricas e metodológicas e justificar as escolhas assumidas.

Duas razões são apontadas para a opção por este tipo específico de megaevento e suas recentes edições em cidades americanas. A força que os Jogos Olímpicos têm ganhado como estratégia de desenvolvimento e objeto de disputa entre cidades, após o anunciado “sucesso” financeiro dos Jogos de Los Angeles em 1984, seria uma delas. As mudanças na política urbana americana durante os anos 1980 constituem outra razão. Como reação aos drásticos cortes dos investimentos federais em programas voltados para o desenvolvi-



**Nelma Gusmão**

é professora da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ).

nelmaoliveira@hotmail.com

BURBANK, Matthew; ANDRANOVICH, Greg & HEYING, Charles. *Olympic Dreams: The Impact of Mega-Events on Local Politics*. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 2001. 201p. ISBN 1-55587-903-8.

mento urbano e ao processo de globalização da economia, os governantes locais passaram a adotar uma agressiva abordagem empresarial na busca de alcançar o desenvolvimento. A combinação de governos locais fracos, fortes interesses comerciais e busca de crescimento local é apontada como uma especificidade das cidades americanas que possibilitou aos autores a verificação de algumas regularidades, capazes de orientar a condução da pesquisa dos casos estudados a despeito das diferenças que guardam entre si.

No capítulo 2, após discutir a centralidade que o crescimento econômico tem assumido na agenda urbana das cidades americanas, dentro do contexto de globalização da economia e mudanças na política federal, os autores utilizam uma abordagem da política urbana conhecida como teoria do “Regime Urbano”, para explicitar os suportes teóricos e metodológicos que orientam a investigação.

Reconhecendo a existência de vários estudos com o mesmo tipo de abordagem e que, conferindo nomenclaturas diferentes, tratam de situações empíricas de conteúdo similar, eles elegeram a formulação de Clarence Stone. Tendo em vista as pressões macroestruturais e a divisão da capacidade de ação entre agentes públicos e privados, os “Regimes Urbanos” são definidos como acordos informais, estabelecidos entre líderes políticos e atores do setor privado, através dos quais se garantem as condições de governo.

A identificação dos principais atores envolvidos na constituição desses “regimes”, entretanto, se deu com base nas explicações de Logan e Molotch para o funcionamento da “Máquina do Crescimento”. O trabalho desses autores, largamente referenciado na literatura brasileira, identifica a ação de dois grupos-chaves nesse tipo de coalizão, os políticos e os empresários. No papel de defensores da política de desenvolvimento econômico, o destaque é conferido para aqueles que ocupam cargos eletivos, dentre os políticos, e para os promotores do mercado imobiliário e do desenvolvimento e financiamento da propriedade urbana, dentre os empresários. A mídia e as instituições que prestam serviço de utilidade pública complementam o elenco protagonista e as instituições culturais se destacam no papel de coadjuvantes.

Ainda consubstanciados na teoria do “Regime Urbano”, os autores conferem uma atenção especial à observação dos conflitos existentes em torno do desenvolvimento. Eles reconhecem que tais conflitos, sejam mais gerais ou em torno de projetos específicos, podem ser fundamentais para a definição de ações vinculadas à política urbana.

No terceiro capítulo, os megaeventos são examinados como estratégia em ascensão, dentro de um contexto em que a política de desenvolvimento

encontra-se voltada para o consumo, com ênfase na promoção da imagem da cidade. Os autores defendem a tese de que duas condições são necessárias para que a atração de megaeventos se torne uma estratégia: a existência de um “Regime Urbano” e o desejo de mudança na imagem da cidade dentre os grupos de elite que comandam o “regime”.

A teoria do “Regime Urbano” conferiu aos autores a estrutura para a condução da pesquisa através de três eixos de observação: a composição das coalizões de crescimento, a substância da agenda política dominante e a natureza dos conflitos existentes. Preocupados em abranger, além do contexto político e econômico de cada cidade, todo o processo de realização do megaevento, desde a candidatura até a organização e impactos, os autores formularam três questões que orientaram o estudo de todos os casos: Como e por que a cidade procurou sediar um megaevento, particularmente os Jogos Olímpicos? Como foram tomadas as decisões políticas sobre o evento? Quais foram os resultados do processo? Tal procedimento metodológico proporcionou aos autores a oportunidade para examinar a sua questão mais geral, a relação entre a produção de megaeventos e a política urbana.

Além das diferenças de escala, composição social, base econômica e história política, outros fatores são apontados como especificidades em cada um dos três casos observados. Tais especificidades, sobretudo as identificadas no padrão dos arranjos estabelecidos entre atores públicos e privados estão pontuadas nos capítulos 4, 5 e 6.

Como única candidata aos Jogos Olímpicos de 1984, graças à crise vivida pelo Comitê Olímpico Internacional (COI) na década de 1970, a cidade de Los Angeles conseguiu uma condição sem precedentes para negociar a hospedagem do evento. A dívida contraída por Montreal, em virtude dos Jogos Olímpicos de 1976, determinou uma brusca queda no interesse das cidades em sediar esse tipo de evento. A desistência de Denver em sediar os Jogos de Inverno do mesmo ano, depois de o COI já ter anunciado a concessão do evento à cidade, contribuiu para a redução do poder de barganha da instituição sobre as cidades candidatas. Assim, o COI se viu obrigado a aceitar a decisão dos moradores de Los Angeles de não financiar o evento com dinheiro público e, renunciando a uma regra expressa na Carta Olímpica que exigia a total responsabilidade financeira da cidade sede, concedeu a realização dos jogos a Los Angeles na condição incomum, de que o comitê organizador local (*Los Angeles Olympic Organizing Committee – LAOOC*) e o Comitê Olímpico dos Estados Unidos (USOC) assumissem a total responsabilidade sobre os custos do evento.

Ao priorizar o não comprometimento de recursos públicos na organização do evento, as lideranças políticas da cidade, embora tenham exercido participação decisiva durante a candidatura, renunciaram também à ambição de uso dos jogos como estímulo ao desenvolvimento e a qualquer participação no processo de tomada de decisão. Os únicos Jogos de caráter inteiramente privado na história do movimento Olímpico assumiram, então, um modelo de gestão empresarial, cujo gestor, o LAOOC, tinha autonomia para tomar decisões sem qualquer necessidade de legitimação ou de consenso político. Assim, através de um programa de patrocínio exclusivo e do aproveitamento de instalações existentes para a condução de um controle “espartano” do orçamento, o comitê organizador conquistou um superávit de US \$ 225 milhões e a imagem de uma Olimpíada “capitalista” bem sucedida.

Ao contrário de Los Angeles, o objetivo de usar os jogos para estimular o desenvolvimento foi amplamente compartilhado pelos setores públicos e privados em Atlanta. Articulada inicialmente por um grupo de homens de negócios que compartilhavam a ideia de sediar os Jogos Olímpicos Centenários, a candidatura de Atlanta aos Jogos Olímpicos de 1996 ganhou força com a adesão dos principais líderes empresariais e do governo.

Contando com significativo financiamento público, especialmente do governo federal, a organização dos Jogos Olímpicos em Atlanta foi conduzida a partir de um acordo tripartite entre a prefeitura, uma autoridade pública criada pelo governo da Geórgia (*Metropolitan Atlanta Olympic Games Authority – MAOGA*) e o comitê organizador privado (*Atlanta Committee for the Olympic Games – ACOG*). Os arranjos estabelecidos no acordo, entretanto, concederam todo o controle da organização do evento ao ACOG deixando pouca possibilidade à cidade e ao governo estadual para uma fiscalização eficaz. Se o objetivo da prefeitura era promover a reurbanização de vários bairros da cidade, os planos do ACOG se alinharam com os das grandes corporações e instituições. Dentro dessa correlação de forças, cumpriu-se a vontade do ACOG e dos atores privados.

A tarefa de alavancar melhorias nos bairros foi deixada para a prefeitura, que não dispunha nem dos recursos nem da atitude empreendedora do ACOG. A solução encontrada para captação de recursos, através da venda de espaços publicitários, não agradou aos parceiros do COI, que a esta altura já trabalhava com o programa *The Olympic Partners (TOP)* de patrocínio exclusivo por categoria, montado a partir da inspiração dos Jogos de Los Angeles. Desse modo, sob a acusação de promover jogos “excessiva-

mente comerciais”, agravada pelos relatórios negativos da mídia internacional em relação às condições de transporte, os organizadores dos Jogos Olímpicos de Atlanta viram frustrada sua expectativa de ouvir a costumeira declaração do presidente do COI na festa de encerramento: “esses foram os melhores Jogos de todos os tempos”.

Os Jogos de Inverno de 2002 em Salt Lake City propiciaram aos autores a oportunidade de investigar os resultados do “sonho olímpico” em uma escala menor. Diferente do ocorrido nas outras duas cidades, a candidatura de Salt Lake City, embora tenha reunido lideranças empresariais e públicas da cidade e de outras em seu entorno, foi formalmente iniciada pela prefeitura. Em termos práticos, no entanto, ela foi conduzida por um pequeno grupo de empreendedores Olímpicos e empresários locais.

Na organização do evento, os acordos entre os agentes públicos e privados abriram mais espaço para o poder público, que nas outras cidades, em função do comprometimento de recurso do Estado, não só durante a organização dos jogos, mas mesmo antes da escolha da cidade como sede, quando o governo de Utah investiu na construção de instalações esportivas para conferir credibilidade à candidatura. Apesar de uma maior capacidade de supervisão pública em Salt Lake, o comitê organizador privado (*Salt Lake Olympic Committee – SLOC*) ainda foi o principal responsável pela organização do evento e pela orientação da política de investimento.

Em 1998, um fato marcou a organização dos Jogos Olímpicos de Salt Lake City, maculando para sempre o sonho de melhoria da imagem da cidade na escala global, o escândalo de corrupção no processo onde foi escolhida como sede dos Jogos Olímpicos de 2002. Quatro comissões de investigação foram criadas, inclusive uma no FBI e outra no COI que resultaram, dentre outras medidas, na expulsão de 10 membros da instituição.

No capítulo 7, os autores retornam às três questões iniciais. Um padrão mais amplo de repetição nos acordos entre os agentes públicos e privados foi identificado: as candidaturas Olímpicas foram iniciadas e sustentadas por elementos do regime de crescimento da cidade; os moradores foram alijados e a voz dos atores privados predominou nos processos decisórios das iniciativas políticas empreendidas; as políticas públicas foram conduzidas predominantemente por meio de parcerias público-privadas e os interesses dos atores privados quase sempre prevaleceram na solução de conflito que envolvia os dois lados da parceria; por último, as chances de vitória foram maiores nos movimentos de resistência conduzidos pelas classes sociais mais favorecidas.

Embora, de modo geral, as conclusões dos autores apontem para uma posição mais forte dos proponentes olímpicos que de seus adversários, eles chamam a atenção para os casos de sucesso na luta por barrar certos projetos ou ao menos mitigar seus efeitos negativos.

Ao concluir, os autores reafirmam a utilidade teórica do conceito do “Regime Urbano” e reconhecem sua importância para compreensão da estratégia de realização dos megaeventos, mas chamam a atenção de que muitas decisões importantes estão fora do controle local. Eles concluem que a observação exclusiva dos atores envolvidos dentro do regime de crescimento local não basta para explicar os resultados de tal estratégia de desenvolvimento e reforçam a importância de uma observação mais atenta das diversas articulações que ocorrem dentro e entre diferentes escalas.

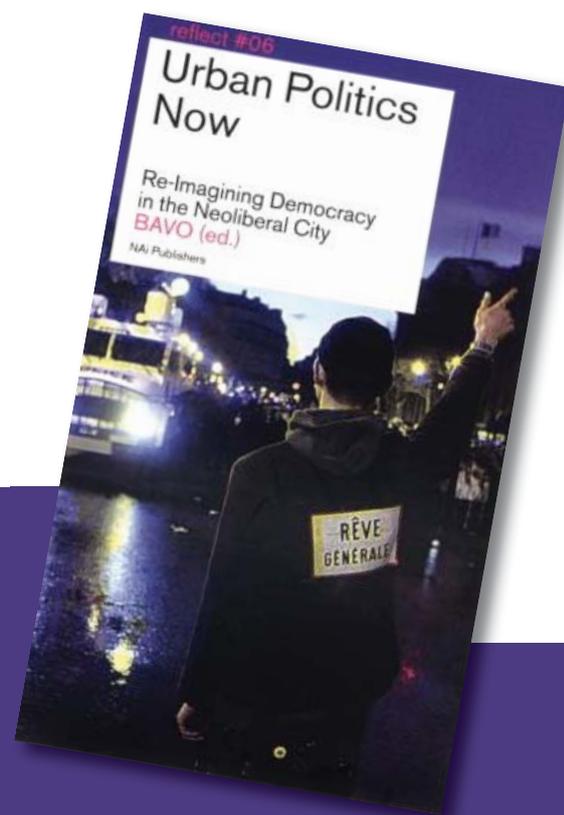
Os três casos estudados são emblemáticos, embora não tenha sido este o motivo da escolha, por terem repercutido em mudanças definitivas dentro do Movimento Olímpico. Por um lado, o sucesso financei-

ro de Los Angeles reacendeu o interesse das cidades em disputar o direito de sediar os Jogos Olímpicos e seu modelo de gestão inspirou o COI na criação de um revolucionário programa de marketing, capaz de reverter completamente a situação financeira da instituição. Por outro lado, as repercussões negativas dos Jogos de Atlanta junto aos parceiros e transmissores de televisão e o escândalo de corrupção em Salt Lake City, motivaram mudanças profundas na Carta Olímpica que passou a incorporar um controle mais rigoroso dos processos de candidatura para cidade anfitriã, dos espaços públicos nas cidades sede e de proteção à marca olímpica.

Esse e outros motivos já enunciados conferem a este livro um caráter especial, tornando sua leitura fundamental, não só para aqueles que desejam conhecer os interesses em jogo dentro do campo de produção do espetáculo esportivo, mas também para aqueles que buscam simplesmente compreender melhor a política urbana nas cidades contemporâneas ou estabelecer processos metodológicos para a sua compreensão. ■

Camilla Lobino

# A polis sem política



Em seu texto Erik Swyngedouw dedica atenção aos sentidos atribuídos às noções “cidade” e “política” e seus rebatimentos sobre as políticas urbanas contemporâneas. O autor não as operacionaliza apenas como categorias profundamente associadas na tradição ocidental, mas também enquanto “realidades” mergulhadas na complexidade dos contextos atuais. A interpretação de Swyngedouw se desenvolve sob a luz da leitura de David Harvey e seu entendimento sobre a “reestruturação produtiva”, aliada à noção presente em Foucault de “conduta da conduta” e, principalmente, do entendimento da “democracia pós-consensual” de Jacques Rancère<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> As governanças urbanas enquanto novas formas de institucionalidades representam modelos disciplinadores de participação política, que se realizam por meio de “técnicas de participação”. A “conduta da conduta”, nesse sentido, remete aos modos de proceder que transcendem, inclusive, a dimensão institucional e respondem ao ordenamento horizontalizado de vigília das práticas e dos discursos normatizados. Já Harvey observa os reflexos da flexibilização do mundo do tra-

balho e a privatização das esferas de decisão como coroamento das políticas neoliberais que instituem o mercado como força motriz das decisões públicas, enfatizando a necessidade do consenso em todas as esferas da vida social. É através dos marcos do capitalismo tardio e suas incidências sobre as políticas urbanas que Swyngedouw anuncia a morte da dimensão política da cidade e, ao mesmo tempo, a crescente vivacidade da dimensão da cidade criativa, flexível e arrojada que se movimenta estrategicamente conforme as demandas das redes de empresas transnacionais, as alocações dos fluxos dos capitais internacionais, a reestruturação do mercado de trabalho. As redefinições de ordem simbólica e material orquestradas pelas políticas neoliberais têm suas exigências respondidas pelas novas agendas de políticas para as cidades. E estas refletem as preocupações com a regulamentação, competitividade, o empreendedorismo e o crescimento econômico, em detrimento das políticas de redistribuição urbana.

Tais políticas são ressignificadas em

balho e a privatização das esferas de decisão como coroamento das políticas neoliberais que instituem o mercado como força motriz das decisões públicas, enfatizando a necessidade do consenso em todas as esferas da vida social.

## Camilla Lobino

é cientista social (UFES) e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ).

cacaulobino@gmail.com

SWYNGEDOUW, Erik. The Post-Political City. In: BAVO, editor(s). *Urban Politics Now: Re-Imagining Democracy in the Neo-Liberal City*. Rotterdam: NAI Publishers, Netherlands Architecture Institute; 2007. p. 58-76.

termos de função, forma e conteúdo respondendo à lógica da chamada “regeneração urbana” cada vez mais comum ao léxico dos planejadores urbanos. Embora compreenda uma variabilidade dos usos atribuídos ao termo, remete às estratégias de reposicionamento das cidades no mapa das metrópoles globalmente competitivas. O autor recorre aos grandes projetos urbanos como uma das expressões materiais destas estratégias que acabam por configurar paisagens urbanas e regionais atrativas aos investimentos e consumidores.

Na leitura do autor os arranjos administrativos denominados “práticas de governanças” operam como o aporte institucional das pós-políticas urbanas. Estabelecem-se sob forma de redes associativas aparentemente horizontais que envolvem agentes do mercado, do Estado e, na maioria dos casos, organizações não-governamentais. Estas formas institucionais por apresentarem características rizomáticas, através de tecnologias e instrumentos de condução dos processos e fixação de regras, diluem a responsabilidade relacionada à implantação e produção das decisões que até então estavam a cargo do poder público. Nestes espaços são legitimados os atores que comungam de objetivos e buscam decisões aptas a serem negociadas sob forma de ações cooperativas. Swyngedouw denomina estas associações de “reorganização tríplice”, além de representarem novos estilos administrativos são agentes da competitividade urbana. As novas governanças instituem modificações técnicas e informais, além de incluir novos atores que regulam os espaços e os discursos, modelam capacitação e formas de participação. Materializa, na leitura do autor, uma abordagem neoliberal na relação entre o Estado, mercado e a sociedade civil<sup>2</sup>.

Seguindo a abordagem do autor, a gestão local direcionada à competitividade é a escala adequada à ação destas redes que se orientam em função das necessidades da economia global. É nessa escala que as normas de controle se efetivam, corporificando os projetos do novo tipo de governança por meio da política do controle, baseada no consenso. Para

Swyngedouw faz sentido falar em tática “populista” como a expressão da pós-política urbana. Visto que esta necessita da presença de um sentimento de comunalidade de aspirações, unificadora de interesses e projetos visando um horizonte que deve ser atingido no espaço urbano, fruto da ação cooperada contra “intrusos”. Os elementos comuns indicam que os mecanismos presentes no mercado além de direcionar decisões, execram qualquer erupção conflituosa que passa a ser encarada como um anacronismo. O que o geógrafo entende por populismo se realiza através das demandas particulares que se universalizam, que estão inscritas na ordem do “possível”<sup>3</sup>.

O esgarçamento das formas republicanas de arenas decisórias, principalmente tratando-se das políticas urbanas, atravessa a análise de diversos autores, e é central para Swyngedouw. Diante do frame descrito acima é que ele realiza um jogo com as palavras “urban polic(y)ing<sup>4</sup>”, principal instrumento da despolitização das práticas e discursos sobre o urbano na ordem do capitalismo tardio.

Como sabemos, os espaços de dissenso, fragilizados, deram lugar às técnicas de governabilidade e gerenciamento ancoradas no consenso e no acordo, fundamentos da “pós-política urbana”. De acordo com Swyngedouw a “pós-política urbana” recorre à palavra “participação” tal como uma “obsessão contemporânea”, instituída como o cerne da gestão tecnocrática desse tipo de política. Ao mesmo tempo em que remete discursivamente à “participação”, o conjunto das políticas urbanas se estabelece espacialmente por meio do impedimento dos espaços reais de engajamento através de regulamentos e práticas de controle do território. Na interpretação do geógrafo, a conversão da política urbana em ordem militarizada é fundamental para a eliminação das vozes e ações dos grupos e indivíduos dissidentes. O controle e zoneamento dos espaços urbanos, bem como o banimento das conflitualidades presentes nas cidades permitem que o consenso, nas palavras de Rancière (1996), seja o auge do valor e da condição da “pós-democracia” e “pós-política” urbanas.

<sup>2</sup> Para Francisco de Oliveira (2007) existe uma indeterminação produzida neste período histórico. Oliveira também recorre a Rancière para demonstrar a dificuldade nos tempos atuais do estabelecimento de um campo de conflitos políticos por meio do qual os atores sociais se movimentam. Os processos de desindustrialização e financeirização da economia deslocaram as relações entre “classe, interesse e representação” dando espaço à pacificação das antigas formas de conflitos. A generalização dos associativismos, a privatização das políticas sociais, parcerias entre público e privado e a evocação da capacidade empreendedora do indivíduo – enquanto práticas e discursos – também isolaram as possibilidades do conflito na sociedade civil, transformando tudo em práticas mais ou menos eficazes de administração.

<sup>3</sup> É possível uma relação com a noção de “cidade de exceção” elaborada por Vainer, na perspectiva do planejamento estratégico. Nela a figura de um líder carismático aciona o sentido de unidade buscando apaziguar os conflitos e resistências internas. O representante das classes dominantes urbanas empreende ações abdicando das mediações da esfera de decisão política e dos marcos regulatórios formais urbanos em nome do bem comum, no atendimento aos interesses privados de determinados grupos. Nessa lógica se caracteriza a “cidade de exceção” tida pelo autor como a democracia direta do capital, como nova forma de poder da/cidade.

<sup>4</sup> “Política (policia) urbana” que demonstra a conversão das políticas urbanas em práticas de controle policiais que caracterizam as políticas neoliberais urbanas.

A distinção entre polícia e política tratada por Rancière (1996) é central à análise de Swyngedouw. E ela pode ser entendida como excludentes formas de relações sociais e jogos de poder que permitem a visibilidade ou a invisibilidade de indivíduos e grupos sociais. A polícia representa uma “configuração do sensível” espaço-temporal que estipula o lugar das coisas e dos corpos, a função dos espaços, define as divisões e os modos de fazer, ser e dizer. Atribuindo aos visíveis e aos invisíveis e distinguindo os que compartilham da capacidade de elaborar discursos dos que liberam apenas “ruídos”. A polícia deve ser entendida como princípio de organização dos lugares, tanto por meio da coerção, quanto pela “espontaneidade” da ordem internalizada produtora do sentimento de comunalidade e consentimento interno aos grupos.

Política, ao contrário, responde pela divisão e impede a harmonia. É a reivindicação “da parte dos que não tem parte”. É o que muda o corpo e seu lugar designado, atentando outra configuração do sensível por meio de manifestações singulares. A política se realiza com produto do rompimento entre as esferas da ordem dos corpos e a ordem das palavras, desfazendo a noção de comunidade constituída pela ordem policial. Rancière define o sentido da política como a própria contingência de toda ordem social.

As reflexões do sociólogo Machado da Silva (2010) sobre as UPP's, permitem a leitura da “cidade da pós-política” para umas das realidades brasileiras, resgatando a distinção entre os espaços da polícia e da política<sup>5</sup>. O sociólogo, mesmo atentando às especificidades das UPP's na esteira das políticas de segurança pública no Rio de Janeiro e se distanciando das classificações maniqueístas, ressalta o caráter externo e unilateral característicos dos critérios de definição das UPP's e seus bairros-alvos. Os sentimentos de desconfiança sobre os moradores destes bairros e o entendimento de que são potenciais ameaças ao ideal de uma cidade tranquila pode ser lido também como resultado da ordem policial. Uma vez que há uma clara preocupação com a fixação dos corpos e suas práticas em “seus devidos lugares”, além de ignorarem a dimensão semântica dos discursos dos que per-

tencem a estes territórios<sup>6</sup>.

A ordem policial presente nas “cidades da pós-política” tratada por Swyngedouw e as técnicas de desmanche das variadas formas de litígios no espaço urbano podem ser identificadas em diversas, e diferentes, reflexões sobre algumas manifestações da realidade brasileira. As tentativas de superação dos espaços de manifestação política e produção de linguagens dissidentes estão presentes tanto na atuação policial em determinadas áreas da cidade, quanto nas formas de participação conduzidas pela lógica da governança urbana.

As reivindicações encaminhadas às arenas públicas, que questionam a ordem dos lugares, a distribuição da população e a representação dos lugares, têm a capacidade de ferir a idealização da “cidade da pós-política”. Questionar a cidade que se pretende única, equilibrada, segura e global compõe hoje o que Swyngedouw entende como a possibilidade da política. A ação política democrática se realiza nos espaços limiares que não foram mapeados pelas práticas de controle e são os intervalos construídos entre os lugares, os territórios das identidades. A política age tentando desnaturalizar as classificações pressupostas pelo policiamento da ordem dominante. E através da ampliação e ocupação destas lacunas é que poderão ser constituídos os espaços genuinamente políticos.

## BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

- MACHADO DA SILVA, L. A. *Afinal, qual é a das UPP's?* Disponível em: observatoriodas-metropoles.ufrj.br, Março/2010.
- OLIVEIRA, F.; RIZEK, C.S. *A era da indeterminação*. São Paulo. Boitempo, 2007.
- RANCIÈRE, J. *O desentendimento: política e filosofia*. São Paulo: Ed. 34, 1996.
- VAINER, C. B. *Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro*. Disponível em: <http://pfdc.pgr.mpf.gov.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/publicacoes/direito-a-moradia-adequada/artigos/cidade-de-excecao-carlos-vainer>. ■

<sup>5</sup> As Unidades de Polícia Pacificadora é um projeto da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro implantadas em 2008, início do mandato do governo de Sérgio Cabral. As UPP's foram apresentadas à opinião pública como um novo tipo de “polícia comunitária” e, apesar das referências entusiasmadas dos grandes meios de comunicação, têm dividido opiniões de moradores e especialistas.

<sup>6</sup> Machado da Silva faz referência à dificuldade dos moradores destas áreas em apresentarem demandas legítimas à arena pública que, para isso, necessitam de uma espécie de “purificação”, uma “limpeza simbólica”, nos termos do próprio autor.

Ticianne Ribeiro

# Guia de ventos

Robert Pechman lançou a proposta:

“Saíam às ruas, vivam a aventura da cidade”

**N**a infinidade de possibilidades de encontros de uma grande cidade não me restou outra opção. Fiquei paralisada. Em meio a tudo, o nada. O velho dilema do arquiteto e seu papel em branco.

Arquitetos e urbanistas têm a tendência de ver a cidade como material de pesquisa e de trabalho. A complexidade urbana estimula nossa racionalidade. E quando o objetivo de um passeio é a realização de uma análise, o olhar técnico e crítico racionaliza todos os objetos que estão ali esperando para serem notados. Onde uns percebem os usos cotidianos, simplórios do “meu bairro”, da “minha rua”, buscamos olhar as relações entre bairros, os processos de expansão e modificação da cidade

Uma rua nunca é só uma rua de clima agradável. É uma via com duas faixas de rolamento, calçada de 1,50m de largura, com iluminação indireta, sem ciclovia, com arborização de espécie bela, porém inadequada e outros tantos detalhes técnicos que, para nós, podem servir de material de análise de

uma simples rua de clima agradável.

A aventura de buscar elementos que compõem a subjetividade da cidade foi proposta pelo professor Robert Pechman aos alunos de especialização do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Deveríamos pesquisar outras formas de ver, de sentir e de experimentar o espaço urbano.

## Eu escolhi o vento.

E como no filme “A Ostra e o Vento”, é ele, o vento, que protagoniza essa análise urbana realizada no bairro Humaitá, do Rio de Janeiro. Porém, enquanto na ilha do farol, cenário do filme de Walter Lima Jr., o vento se mostra de forma clara e marcante, chegando até a se personificar. Aqui, na turbulência da cidade, muitas vezes ele assume novas formas, chegando até a se fazer presente sem estar presente, a existir só como imagem criada como estratégia de marketing.

Na pretensão quase impossível de

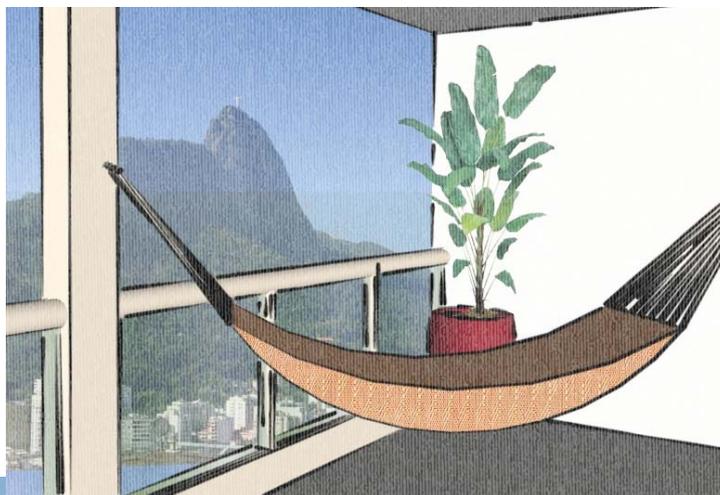
capturar a interação do vento com a cidade, me permiti rabiscar o que observei pelas ruas do bairro. Para minha surpresa, mesmo em um bairro tão pequeno, como o Humaitá, esse elemento que eu pouco notava se fez presente de diversas formas. Na solidão da cidade, podemos a qualquer instante parar e apreciar a companhia do vento. ■

**Ticianne Ribeiro**

*é arquiteta e urbanista do NAPP- Núcleo de Assessoria, Planejamento e Pesquisa.*

ticianne.r4@gmail.com

## Percepções de Ventos



“O meu amigo secreto / Põe  
meu coração a balançar”

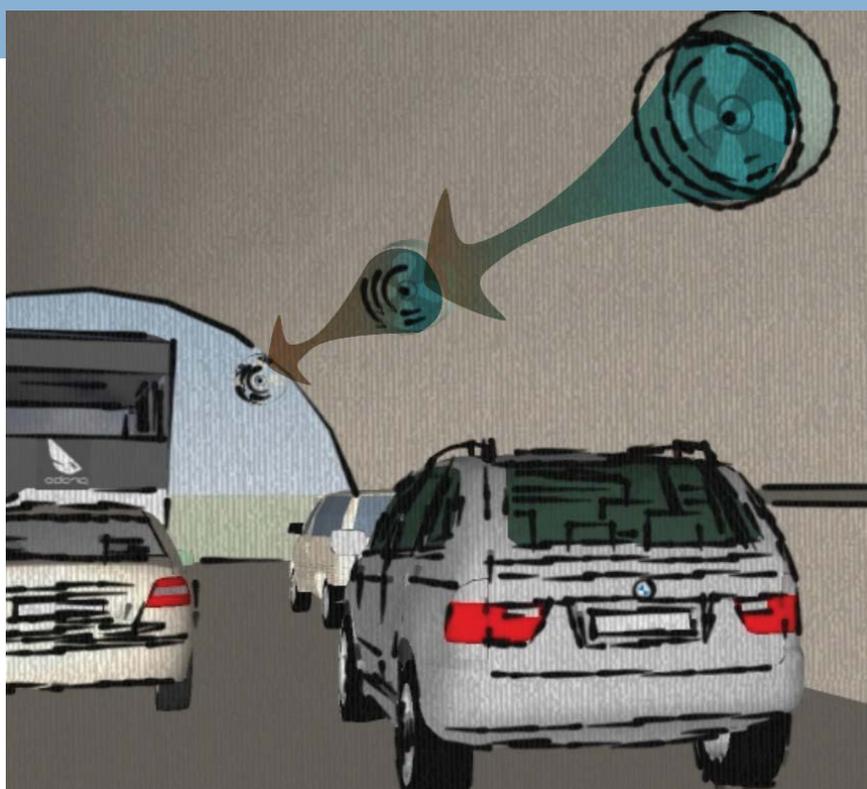
Chico Buarque

Por estarem entre a Lagoa e o Cristo Redentor, as varandas do Humaitá são locais privilegiados com ventos agradabilíssimos.

“Mas eis que chega a roda viva /  
E carrega o destino prá lá...”

Chico Buarque

O caminho do vento e seu triste fim. O delicioso vento da Lagoa Rodrigo de Freitas é direcionado a entrar no túnel Rebouças. Morre, então, degradado com a poluição dos carros.



“Às vezes ouço  
passar o vento;  
e só de ouvir  
o vento passar,  
vale a pena ter  
nascido.”

*Fernando Pessoa*



Vento com cor, com odor,  
vento com cheiro de flor

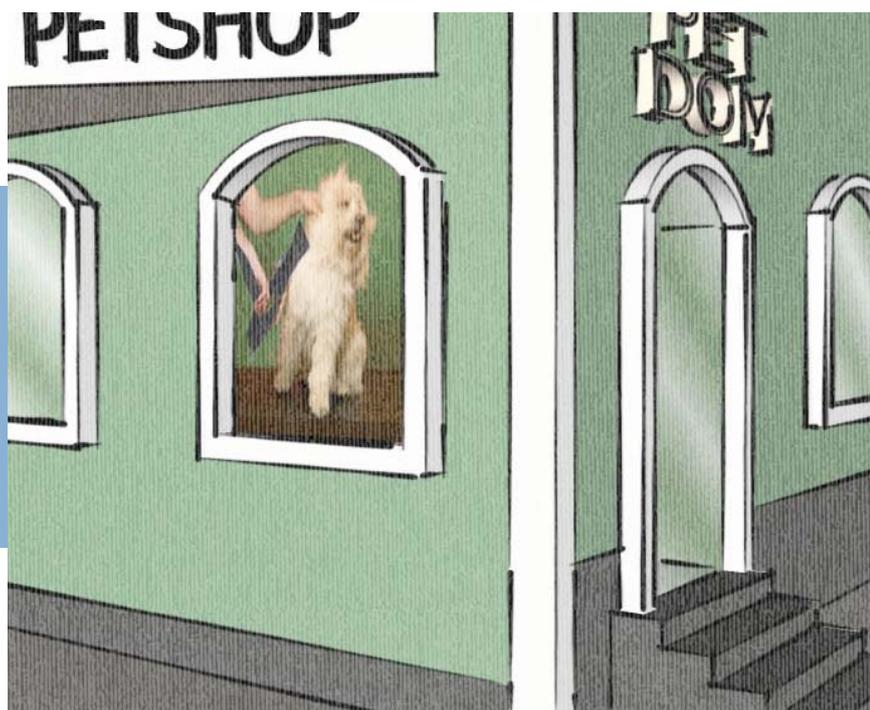
Em um trecho da tumultuada rua Humaitá onde a calçada é  
mais larga encontra-se um local agradável.



“Nunca me conceda descansar. Pai, o tempo vai  
virar / Meu pai, deixa me carregar o vento”

Chico Buarque

Na escola pública do bairro, como crianças inquietas e  
agitas as bandeiras brincam com o vento.



“Como se o vento de um  
tufão / Arrancasse meus pés  
do chão / Onde eu já não me  
enterro mais”

Gilberto Gil

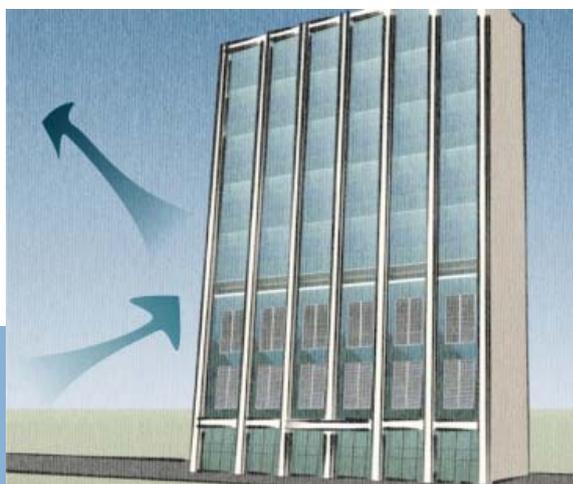
Uma cena curiosa: De repente você está  
passando pela calçada e leva um susto ao  
olhar para o lado. A Pet shop usa fortes  
secadores para finalizar o banho de cães  
em bancada próximo a janela.



“A felicidade é como a pluma que o vento vai levando pelo ar. Voa tão leve, mas, tem a vida breve. Precisa que haja vento sem parar”

Tom Jobim

Na pequenina favela escondida no centro do bairro as crianças ainda brincam com o vento.



“A gente estancou de repente/ Ou foi o mundo então que cresceu...”

Chico Buarque

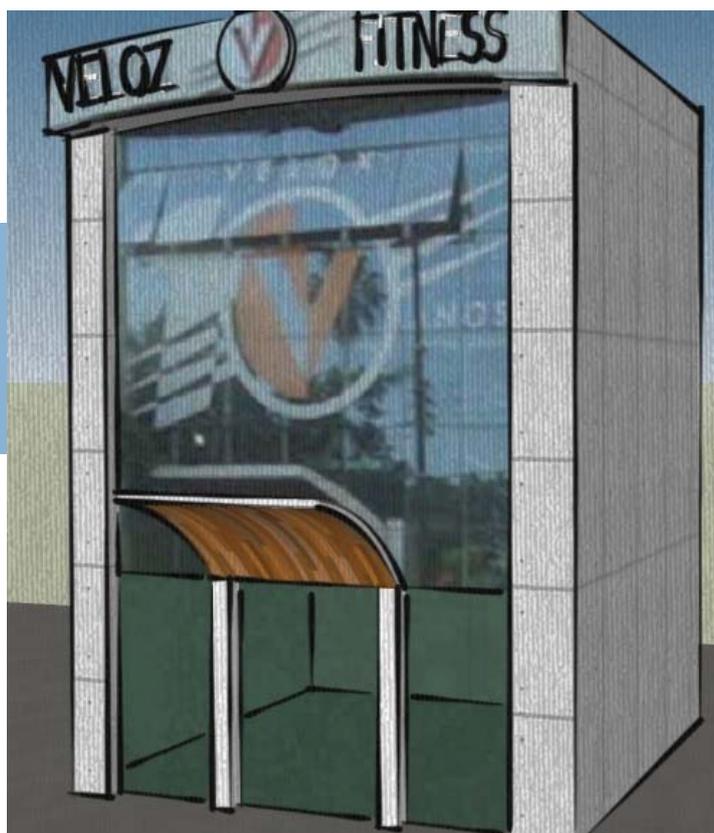
Onde o vento não entra, onde não venta. O alto edifício empresarial do bairro não tem janelas. É uma barreira para o vento que vem da Lagoa.

### Artificial e superficial. De vento: só marketing

Academia de ginástica que faz menção ao vento na sua logo marca, mas, usa ventilação artificial.

#### *Fica a dica:*

*Faça o seu passeio com o vento ouvindo a música “A Ostra e o Vento” de Chico Buarque*



Vanessa Duarte Ferreira

# Imagem Poética

## da Praça Afonso Pena

O presente trabalho procura, através da dimensão da experiência subjetiva, reunir a diversidade de modo a provocar um sentimento de sua integração, de suas possibilidades de levar a imaginação a um sempre indefinível espaço além da realidade. A partir da constatação de que a cidade é o lugar das relações, do convívio, da cumplicidade e compartilhamento, mas também da diferença, da desconfiança e da indiferença, adotamos a esfera pública, mais precisamente o espaço público da Praça Afonso Pena como palco dessas trocas, da sociabilidade e dos afetos.

A cidade não é só um espaço físico, a cidade é um lugar de interação, é nela que se forma a subjetividade. A subjetividade só é constituída no olho do outro. No olho no olho. Não há outra forma.

Escolhemos trabalhar com imagem, pois a imagem faz imaginar. A imagem permite que se vá além do que

se vê. Sua interpretação cabe ao espectador e ele dá o sentido que quer. Ele é livre para ler a imagem ao seu modo. A imagem está, pois, entre o sentido e a razão, entre aquilo que percebemos e a razão. Ela está entre o material e o imaterial. O mundo sem imagem não existe. Não existe mundo sem representação.

### BREVE HISTÓRICO

A Praça Afonso Pena está localizada na Tijuca, zona norte da cidade do Rio de Janeiro. É margeada pelas ruas Campos Sales, Doutor Satamini, Martins Pena e Afonso Pena. Em seu entorno encontramos grandes referências da cultura tijuca como o América Football Club, o Instituto de Educação, o hospital Gafreé Guinle, o Clube Municipal e a Casa do Porto.

A praça só teve o atual nome oficializado em 1997. Antes estava registrada

**Vanessa Duarte Ferreira**

*é mestranda em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ) e pesquisadora do Observatório das Metrôpoles.*

vanessadferreira@gmail.com

como Praça Castilhos França, mas este nome nunca foi utilizado pelos tijucanos. A origem da praça data de 1900 quando foi aberta a Rua do Hipódromo, atual Rua Campos Sales, pela Sociedade Hípica Nacional, que funcionou onde hoje está localizado o América Football Club.

Em 1982 foi inaugurada a estação do metrô que leva o nome da praça e nela se localiza. Após a inauguração, a frequência de pessoas que transitavam por ela aumentou consideravelmente. Muitas das pessoas que usavam a praça apenas como local de passagem acabaram por descobrir um reduto de lazer, contemplação e calma.

É a praça cuja paisagem anterior às obras do metrô está no filme *A Falecida*, de Leon Hirszman, de 1965, baseado em peça de Nelson Rodrigues e interpretado por Fernanda Montenegro, que lá aparece numa singela cena e muito bem combinada com o ambiente calmo e acolhedor que, apesar do tempo e do progresso, ainda persiste.

## JUSTIFICATIVA

Este ensaio fotográfico procura, com um pouco do inesgotável mundo da experiência e do vivido, reunir imagens capturadas num espaço público que, apesar de diferentes entre si, passam a sensação de harmonia entre elas, simplesmente porque compartilham (e assim se integram) algo que é próprio do local, da praça, algo afetivo, racionalmente impossível de dizer, por isso algo que pede um poeta.

A diversidade de pessoas e coisas na praça, embora sem qualquer autoridade constituída em ação, não dá sinais de desordem. As bicicletas que desobedecem as placas que as proíbem não comprometem em nada a convivência de diferentes épocas e de diferentes expectativas de vida que estão explícitas nas muitas faixas etárias que, em grupos ou em solitárias formas de se manifestar, se distribuem nos seus bancos de diferentes materiais, formas e intenções.

Fotografar foi uma tentativa de capturar alguns dos incontáveis instantes da praça não para limitá-los, mas para provocar o desejo de imaginar mais e mais. Porque é preciso saber que, mesmo quando não mudam ao serem fixadas numa foto ou numa pintura, as imagens são inesgotáveis, desde que cada sujeito as receba para libertar sua imaginação, seu desejo de ir além, de ultrapassar o real para que ele continue

**“A imaginação não é, como o sugere a etimologia, a faculdade de formar imagens da realidade; ela é a faculdade de formar imagens que ultrapassam a realidade, que cantam a realidade. É uma faculdade de sobre-humanidade.”**

*Gaston Bachelard*

a ser real e não tempo e espaço encerrados.

Mas se falta o poeta para escrever estas linhas, não faltam as histórias de gente da praça, mais que histórias, lendas, lendas porque quem as conta lhe dá todo o encanto que precisam para ir além dos fatos, para serem mais do que fatos, porque nada seria dos fatos se não pudessem ser levados para além deles, mesmo pela imaginação.

O jogo de cartas que aparenta ser uma simples distração, um simples passatempo, logo desmente essa aparência nas discussões. A impossibilidade de voltar à juventude e ser novamente aquele que fez o gol ou a defesa decisiva num jogo de um dos times do bairro encontra na sueca ou no buraco a sua compensação na inteligência que não se isola em casa, mas foi à praça para competir e mostrar, como nos velhos tempos, o talento, reconfortante sinal de vida que não desaparece com a decadência física.

Aonde irá quem passa pela praça e desaparece? Pouco importa. A praça não termina aí. Continua num solitário que se protege do sol, no sebo ao ar livre, na conversa fiada, numa bola largada num canto esperando a próxima pelada, na minha imaginação suavemente apaixonada por ela. ■











REALIZAÇÃO



APOIOS

