

O espaço urbano produzido: atores e desafios, planos e perspectivas

Rafael Alves Orsi
(Org.)

CULTURA
ACADÊMICA 
Editora

O espaço urbano produzido: atores e desafios, planos e perspectivas

Rafael Alves Orsi
(Org.)

Faculdade de Ciências e Letras, UNESP – Univ Estadual Paulista, Campus Araraquara

Reitor: Sandro Roberto Valentini

Vice-reitor: Sergio Roberto Nobre

Diretor: Cláudio Cesar de Paiva

Vice-diretora: Rosa Fátima de Souza Chaloba

SÉRIE TEMAS EM SOCIOLOGIA Nº 12

Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais

Coordenadora: Profa. Dra. Carla Gandini Giani Martelli

Vice-Coordenador: Prof. Dr. Marcelo Santos

Conselho Editorial do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais

Prof. Dr. Edgar Teodoro da Cunha

Prof. Dr. Marcelo Santos

Profª Drª Maria Aparecida Chaves Jardim

Normalização

Biblioteca da Faculdade de Ciências e Letras

Editoração eletrônica

Eron Pedroso Januskevictz

Capa

Mauricio Salera

TEMAS EM SOCIOLOGIA

O ESPAÇO URBANO PRODUZIDO: ATORES E DESAFIOS, PLANOS E PERSPECTIVAS

Rafael Alves Orsi
(Org.)

CULTURA
ACADÊMICA 

Editora

Copyright © 2017 by Laboratório Editorial da FCL
Direitos de publicação reservados a:
Laboratório Editorial da FCL

Rod. Araraquara-Jaú, km 1
14800-901– Araraquara – SP
Tel.: (16) 3334-6275

E-mail: laboratorioeditorial@fclar.unesp.br
Site: <http://www.fclar.unesp.br/laboratorioeditorial>

Obra disponível em formato impresso e eletrônico
(consultar endereço acima).

O espaço urbano produzido: atores e desafios, planos e perspectivas /
Organizado por Rafael Alves Orsi. – São Paulo, SP: Cultura Acadêmica,
E77 2018.
178p. ; 21 cm. - (Série Temas em Sociologia; 12)

ISBN: 978-85-7983-964-1

1. Urbanização – Brasil. 2. Política urbana - Brasil.
3. Direito urbanístico – Brasil. I. Orsi, Rafael Alves. II. Série.

CDD 301.36

SUMÁRIO

Prefácio	7
<i>Rafael Alves Orsi</i>	

Apresentação	9
<i>Rafael Alves Orsi</i>	

Parte I

Diferentes olhares do urbanismo sobre a cidade de São Paulo

Do pré-urbanismo à humanização da cidade: as dimensões das propostas urbanas para a coletividade.....	15
<i>Douglas Delgado</i>	

Modernismo fora do lugar? Porque São Paulo e por que vanguarda?.....	31
<i>Marina Corrêa dos Santos</i>	

Leitura das cidades brasileiras: segregação e espoliação urbanas.....	49
<i>Matheus Henrique de Souza Santos</i>	

Cemitérios como espaços de cidadania e liberdade: reflexão teórica e ação prática na cidade de São Paulo	67
<i>Michelangelo Giampaoli</i>	

Parte II

Olhares sobre a produção do espaço urbano na cidade de Araraquara

Atividade ferroviária e urbanização em Araraquara: uma interpretação histórico-sociológica	87
<i>João Lucas Faco Tziminadis e Matheus Felipe Silva</i>	

Morada do sol: nos trilhos do desenvolvimento	111
<i>Aender Luis Guimarães e Ana Clara Citelli</i>	

A proposta de remoção da malha ferroviária da cidade de Araraquara (SP): um caso de gentrificação à Brasileira.....	135
<i>Douglas Alessandro Souza Santos e Richard Douglas Coelho Leão</i>	

A produção do espaço urbano a partir da política habitacional do programa “minha casa minha vida”: integração ou fragmentação?	159
<i>Rafael Alves Orsi</i>	

Sobre os autores.....	175
-----------------------	-----

PREFÁCIO

Este livro é resultado das inúmeras inquietações, reflexões e debates ocorridos durante o ano de 2016 em duas disciplinas do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da UNESP – Campus de Araraquara. No primeiro semestre daquele ano, conduzi a disciplina intitulada “A produção capitalista das cidades”, na qual misturam-se estudantes de mestrado e doutorado, quase todos preocupados em debater os processos de produção e reprodução das cidades e os resultados deletérios que tem se consolidado nas cidades. Tratava-se de um grupo dinâmico que, quando fiz a proposta de organizar um livro a partir dos escritos resultantes da disciplina, puseram em movimento as engrenagens necessárias para a publicação. Infelizmente, nem todos os textos puderam ser publicados aqui, mas a energia que estes jovens pesquisadores apresentaram, certamente mostra uma porta escancarada de esperança em nossas reflexões e práxis sobre o espaço urbano.

Buscando maior pluralidade nas discussões, convidamos o professor Rodrigo Alberto Toledo para colaborar com a concretização da proposta. De forma solícita, prontamente aceitou o convite e, ao ministrar a disciplina “Planejamento urbano das cidades brasileiras: desafios e perspectivas”, contribuiu com a leitura e orientações rigorosas de seus alunos e encaminhou parte dos textos para compor este livro. Agradecemos também ao professor Rodrigo pelos importantes encaminhamentos que ajudaram a agilizar e concretizar este projeto.

Todo o trabalho e proposta de produzir este livro a partir das leituras e debates que se desdobraram durante as aulas ministradas em 2016, encontrou suporte no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Unesp, Campus de Araraquara, o qual possibilitou esta publicação. Tal apoio denota o compromisso assumido pelos professores e alunos, fortalece o espírito acadêmico, a produção científica deste programa na formação das futuras gerações de cientistas sociais no Brasil. Agradecemos, portanto, o Conselho deste programa, em especial a coordenadora Prof^{fa}. Dr^a. Ana Lucia de Castro.

O comprometimento de todos e todas, autores e autoras, que dedicaram parte de seu tempo na elaboração dos originais que compõem este livro, merece nosso reconhecimento e gratidão pelos esforços na produção do material, mas sobretudo pelas discussões e convívio neste período. Em espe-

cial, registramos o sério e abnegado trabalho de normalização bibliográfica, executado pelo aluno do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Richard Douglas Coelho Leão.

O livro que o caro leitor tem agora em mãos resulta, então, de um grande esforço coletivo que, além da vontade de produzir um material reflexivo sobre a produção e a dinâmica das cidades, traz o desejo de contribuir positivamente para o debate sobre as cidades e, ao mesmo tempo, guarda a esperança de uma vida urbana renovada. Boa leitura.

Rafael Alves Orsi

APRESENTAÇÃO

O livro está dividido em duas seções, ou melhor, dois olhares sobre as cidades: Parte I – Diferentes olhares do urbanismo sobre a cidade de São Paulo e a Parte II – Olhares sobre a produção do espaço urbano na cidade de Araraquara. A proposta foi apresentar diferentes prismas sobre as cidades, diante das diversas perspectivas teóricas e históricas da produção do espaço urbano. Os autores se dedicam a uma questão inicial: apresentar um arcabouço teórico-conceitual sobre o urbano que orientou a produção do espaço, isto é, a uma leitura da espacialidade construída a partir das relações sociais e de agentes, públicos ou privados, que se materializam na morfoestrutura das cidades e dialogam com as mais variadas dimensões da vida social.

Os autores centram a investigação na dimensão social da realidade e, a partir dela, analisam questões que irão da imposição de modelos e propostas urbanísticas a processos de modernização do espaço urbano nas cidades de São Paulo e Araraquara.

A criação de aparato normativo urbano, a recepção de propostas urbanísticas para o ordenamento da caótica malha urbana, a transformação do espaço urbano em espaço cosmopolita, os movimentos do capital, que impuseram lógicas à produção do espaço e que geraram, por sua vez, segregação e espoliação de grupos sociais vulnerabilizados, são algumas das abordagens que o leitor encontrará ao percorrer os capítulos. Em certa medida, este livro trilha o percurso que irá do global ao local, pois todas as discussões trazem, de alguma forma, fatores desencadeados pela globalização e as transformações socioespaciais na metrópole de São Paulo e na cidade de Araraquara, no transcorrer dos séculos XIX, XX e início do século XXI.

Assim, os textos analisam, em diferentes formatos, propostas e abordagens as metamorfoses do espaço urbano na metrópole paulistana e na cidade de Araraquara, tendo como fio condutor o processo de globalização e também a compreensão da divisão internacional do trabalho em sua fase mais complexa e profunda. As metrópoles, neste caso São Paulo, assumem o papel central na formatação e ressignificação de propostas de intervenção nos espaços urbanos voltadas para a acumulação do capital, manifestadas na produção e reprodução do espaço urbano. Tais ações são seguidas em diferentes graus e escalas por cidades de dimensões menores, no entanto

apresentando impactos profundos na produção das malhas urbanas e na sociabilidade dessas cidades. Preocupando-se com esta dinâmica, os capítulos foram desenvolvidos com distintos recortes.

No primeiro capítulo, Parte I, **Douglas Delgado** apresenta as diferentes perspectivas do planejamento das cidades modernas a partir das teorias de Ebenezer Howard, Le Corbusier e de Jane Jacobs. A problemática do urbanismo será colocada à luz dessas perspectivas.

O antropólogo e professor visitante da UNESP/FCLAr em 2016, **Michelangelo Giampaoli** faz uma abordagem etnográfica sobre os cemitérios enquanto espaços de cidadania e liberdade na cidade de São Paulo, em um texto que une a leveza da poesia com o rigor do trabalho antropológico, no qual ele narra suas experiências com trabalhos de valorização e humanização de cemitérios junto ao Serviço Funerário da Cidade de São Paulo, de forma a dar um outro olhar ao espaço cemiterial, não apenas como um espaço de dor, tristeza e saudade, mas também como um espaço que resiste às profundas mudanças e avanços da metrópole, transpirando história, arte, poesia e identidade urbana.

Partindo de uma análise ampla para situar o tema do urbanismo, **Marina Correia dos Santos**, analisa o localismo *versus* o cosmopolitismo em São Paulo, capital, território marcado pelo binômio café-indústria. O capítulo parte dessa análise para, posteriormente, apontar as características peculiares do trânsito de ideias e pessoas entre a capital periférica, São Paulo, e as grandes metrópoles europeias do final do século XIX e início do XX.

Matheus Henrique de Souza Santos propõe uma reflexão do modelo de urbanização capitalista, da cidade de São Paulo, para compreender a produção do espaço urbano e seus resultados deletérios. Identifica, a partir de importantes referenciais teóricos, que o modelo de desenvolvimento urbano, na atual fase de acumulação capitalista, objetiva a geração de excedentes e de capital. A partir desses pressupostos, interpreta os conceitos de segregação e espoliação urbanas para decodificar o intrincado processo de produção e reprodução das desigualdades sociais que se cristalizaram nos principais centros urbanos brasileiros.

Na parte II, em seu primeiro capítulo, **João Lucas F. Tziminadis** e **Matheus Felipe Silva** avançam na análise do processo de modernização do espaço moderno ao considerarem os distintos momentos históricos e suas dinâmicas sociais, econômicas, culturais e políticas em Araraquara. Propõem uma reflexão teórico-conceitual em que aprofundam o debate sobre a objetividade e subjetividade dos processos de modernização das cidades. A linha de raciocínio dos autores não deixa de captar os impactos

que os referidos processos produziram na estruturação do espaço urbano em seu desenvolvimento histórico, marcado pela economia cafeeira e pelo desenvolvimento da atividade ferroviária, corolários desse ciclo local.

Aender Luís Guimarães e Ana Clara Citelli elaboram uma reflexão sobre o papel da cidade de Araraquara nos cenários paulista e brasileiro, como estrutura econômica e força urbanizadora na produção do espaço, nessa porção do território paulista, a partir de meados do século XIX. Os autores, diante dessa perspectiva, estabelecem os nexos capazes de recuperar não somente a história dessa cidade ferroviária e, em certa medida, de ferroviários, mas alinhavam um debate crítico a respeito dos recentes movimentos para a implementação de um projeto de retirada dos trilhos da antiga ferrovia que, segundo o senso de alguns, cindem a cidade em duas realidades.

Douglas Alessandro Souza Santos e Richard Douglas Coelho Leão enfatizam a proposta de desenvolvimento da mobilidade urbana em Araraquara ao retomarem o debate sobre a presença dos trilhos que, historicamente, cortam de ponta a ponta a malha urbana da cidade. Suas reflexões apontam para os resultados de uma proposta de revitalização da malha ferroviária, com a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), como centro de uma política de mobilidade urbana no município. A cuidadosa pesquisa bibliográfica dos autores permite um aprofundamento analítico sobre a questão em tela e sobre a cidade, seus processos de modernização, formas de ocupação e reaproveitamento de áreas centrais, como forças que poderiam conduzir a cidade para um obscuro e danoso processo de gentrificação.

O último capítulo aborda o programa do governo federal *Minha Casa, Minha Vida*, que colocou na agenda política nacional – após mais de duas décadas da extinção do Banco Nacional da Habitação, BNH – a oferta de habitação social no Brasil como uma prioridade. Analisamos o programa para introduzir conceitos de lugar e centralidade, segregação espacial e produção do espaço e, nessa perspectiva, desnudar os fundamentos das relações sociais em sua dimensão espacial na cidade de Araraquara. Tal enfoque nos permitiu visualizar, empiricamente, em quatro conjuntos habitacionais do programa *Minha Casa, Minha Vida* na região do Selmi Dei V, os impactos de uma política que contribuiu para a geração de espaços segregados, dentro da lógica da extração de renda da terra urbana, marca indelével de muitas cidades brasileiras.

Organizador.

PARTE I

DIFERENTES OLHARES DO URBANISMO SOBRE A CIDADE DE SÃO PAULO

DO PRÉ-URBANISMO À HUMANIZAÇÃO DA CIDADE: AS DIMENSÕES DAS PROPOSTAS URBANAS PARA A COLETIVIDADE

Douglas DELGADO

O presente artigo se debruça sobre três diferentes perspectivas do planejamento das cidades modernas, de Ebenezer Howard (1996), Le Corbusier (1993) e de Jane Jacobs (2000). A partir dessas diferentes perspectivas pretendemos refletir sobre as problemáticas do urbanismo no século XX. Para tanto, realizamos um percurso desde as concepções morfológicas da cidade barroca à cidade moderna, passando pelos precursores do urbanismo, até chegar aos autores em questão. Por fim, avaliamos de forma crítica as concepções dos três autores.

Morfologias do urbano: da cidade barroca-medieval à cidade moderna

O século XIX é acompanhado de grandes mudanças, sobretudo pelas consequências da Revolução Industrial. Entre as transformações estão o grande crescimento demográfico e as transformações das cidades. Novas necessidades sociais surgem, equipamentos e serviços são desenvolvidos para a nova vida urbana; agora os cidadãos realizam novos usos, sobretudo no que diz respeito às práticas de lazer e ao trabalho, o que configura novos trânsitos sobre o espaço. O urbanismo clássico-barroco ainda é muito presente até a metade do século XIX. Conforme Lamas (2004), a ruptura morfológica da cidade se dará em dimensão, escala e na forma geral da cidade, e não com a rua, a praça, a avenida, as relações entre edifício fachada-espaço urbanas, a utilização de quadriculas e traçados.

Os limites das cidades, bem definidos pelas muralhas, desapareceram com os avanços das estratégias militares propiciadas pela industrialização. Os avanços demográficos e a necessidade de espaço para construção de moradias e indústrias fazem com que o espaço urbano invada o rural, para além dos limites das fortificações. As muralhas se tornam cada vez mais inúteis, levando-as à destruição. A área desocupada pelas muralhas se torna

aproveitável para o surgimento dos anéis viários, envolvendo todo o eixo da cidade. O espaço urbano cresce, surgem regiões suburbanas, novas avenidas são criadas para interligar as novas localidades com a cidade “intramuros” e com o anel viário. A cidade como um todo delimitado tem seu ponto final (LAMAS, 2004).

A produção do subúrbio¹ e da periferia² para além dos limites da antiga cidade barroca-medieval propicia uma conciliação da cidade com a natureza, em área de habitação com baixa densidade em grandes espaços verdes. Os novos meios de transporte e os preços mais acessíveis tornam os subúrbios uma alternativa ao centro urbano. É com os subúrbios que surgirão um novo entendimento na forma de habitar, rompendo com a morfologia da cidade tradicional, precedendo o urbanismo moderno.

O subúrbio gerou a proliferação e extensão do solo construído com modificação dos modelos espaciais e urbanísticos. A rua passa a ser um mero percurso. A “praça” deixa de ser um espaço reservado ao encontro, à vida social e, pela falta de utilização, transforma-se num simples largo. O quarteirão é abandonado, enquanto a baixa densidade e a casa unifamiliar se revelam sem força nem estrutura para constituir verdadeiro “espaço urbano”. A arborização e a vegetação substituem as relações do edificado com o espaço urbano. A caracterização cuidada do espaço colectivo é substituída pela qualificação do espaço privado. O edifício vai situar-se no meio do lote. É individualizado e envolvido por jardins e deixa de contactar directamente com a rua. A membrana de separação do espaço público com o espaço privado deixa de ser a fachada do edifício e passa a ser a vedação do lote, o muro. Numa primeira fase, o lote mantém a sua individualidade como espaço privado que recebe um edifício. Numa fase posterior, já no século XX, com a desprivatização do solo, o próprio lote tenderá a desaparecer livre de edifícios no terreno (LAMAS, 2004, p. 207-208).

¹ “[...] subúrbio [...] etimologicamente, significa o espaço que cerca uma cidade [...] outra característica dos subúrbios é a baixa densidade de ocupação dessas áreas que, por essa razão, podem abrigar pequenas propriedades agrícolas, condomínios de luxo, estádios, parques, ou outro tipo de empreendimento que busque mais espaço. Com a industrialização, por exemplo, formaram-se subúrbios industriais e operários. A palavra traduz uma situação intermediária entre cidade e campo e não uma condição sócio-económica.” (PALLONE, 2005, p. 11).

² No contexto brasileiro, a palavra periferia é algo típico do processo de metropolização dos anos 1960-70. O termo tem sido usado para designar loteamentos clandestinos, ou favelas localizadas em áreas mais centrais, onde vive uma população de baixa renda (PALLONE, 2005, p. 11).

Com o crescimento das cidades e a procura de alojamentos, os interesses econômicos passam a vigorar sobre o desenho da cidade, e a preocupação estética toma o segundo plano. A cidade se expande conforme são produzidos loteamentos e construções, não acompanhando a organização do espaço urbano. Os quarteirões se tornam mais densos, casas operárias se aglomeram em vilas. Os interesses na produção do espaço urbano giram em torno dos interesses de rentabilidade do solo, o que é mais agravado com o avanço das teorias liberais, as quais defendem “a passividade do controle público sobre o investimento privado” (LAMAS, 2004, p. 208).

Os primeiros urbanistas vão exercer um importante papel nesse momento, mediando os conflitos entre a esfera pública e a privada. A defesa dos interesses urbanísticos e da arte urbana é posicionada frente à especulação fundiária. Surgem os primeiros “modelos do pré-urbanismo”, que foram pensados por intelectuais preocupados com os problemas sociais das cidades industriais. Mas o desinteresse político-administrativo no controle público do desenvolvimento urbano vai abrir cada vez mais espaço para o os avanços do mercado, que vai modificar a produção das formas urbanas.

A cidade moderna: a cidade industrial

As cidades no início do século XIX são radicalmente impactadas pelas grandes mudanças provindas da Revolução Industrial. O industrialismo tem como horizonte o urbanismo e é por meio deste movimento que surgem os grandes conjuntos habitacionais e as grandes metrópoles (CHOAY, 2013). A Revolução Industrial gerou um crescimento demográfico inédito na história, o qual se ampliou ao passo que os países se industrializavam.

A Grã-Bretanha é o primeiro teatro desse movimento, sensível desde o recenseamento de 1801; na Europa, a França e a Alemanha seguem-se a partir dos anos 1830. Os números são significativos. Londres, por exemplo, passa de 864 845 habitantes em 1801 a 1 873 676 em 1841 e 4 232 118 em 1891: em menos de um século sua população praticamente quintuplicou. Paralelamente, o número das cidades inglesas com mais de cem mil habitantes passou de duas para trinta, entre 1800 e 1895. (CHOAY, 2013, p.3).

As formas urbanísticas das cidades barroco-medieval europeias vão se transformando com a emergência das novas formas de produção e de trans-

porte. Grandes artérias são abertas, racionalizando as vias de comunicação e são produzidas estações. Posteriormente, são os setores urbanos que passam por modificações, com a produção de um novo centro, com quarteirões de negócios, novos bairros residenciais, grandes lojas, hotéis, cafés e prédios. A produção do subúrbio é acompanhada da fundação de indústrias fora dos limites das cidades; para além da periferia em que se instalavam indivíduos das classes mais abastadas, instalavam-se trabalhadores da classe média e operários, findando a concepção da cidade como território urbano bem delimitado.

As rápidas transformações da vida urbana produzem estranhamentos aos indivíduos que não se reconhecem nesse fenômeno. Segundo Françoise Choay (2013), as investigações sobre a cidade tomam dois diferentes rumos: o primeiro grupo de intelectuais incluem Levasseur, Legoyt e Adna Ferrin Weber (CHOAY, 2013), polemistas que estão preocupados em aplicar uma visão cientificista da cidade, isolando fatos e buscando quantificá-los. Buscam criar leis gerais sobre o desenvolvimento da cidade, investigando-a através de causas e efeitos, em uma leitura sociológica estatística. Alguns são acometidos pelos problemas da cidade industrial nascente, inspirando-os um senso humanitarista. Esses polemistas pensam a cidade como um grande processo patológico e buscam uma crítica normativa por meio de suas profissões: funcionários públicos, religiosos e também profissionais da saúde. Denunciam a insalubridade do meio urbano por meio de jornais e revistas e impactaram o parlamento inglês do século XIX.

O outro grupo é formado por pensadores políticos. Esse grupo é formado por importantes nomes da filosofia, economia e ciências sociais, como Engels, Fourier, Proudhon, Carlyle e Ruskin. Os contrastes entre classes sociais e a insalubridade da vida dos trabalhadores nas cidades impactadas pelas indústrias são as principais preocupações destes polemistas. Os habitats são encarados como covis, a falta de saneamento, os lixos amontoados pela cidade, as grandes distâncias percorridas pelos trabalhadores para chegarem ao trabalho e a ausência de áreas verdes e espaços de sociabilidade são problemas associados aos problemas políticos, econômicos e sociais. A partir deste conjunto de intelectuais surgem as primeiras ideias de projeções espaciais, por um lado nostálgicas e, por outro, progressistas. Choay (2013) denominou essas ideias urbanísticas como “pré-urbanismo”, por formarem “modelos” de propostas do planejamento.

O “modelo pré-progressista” compartilha das obras de Owen, Fourier, Richardson, Cabet e Proudhon. Para esses autores, as ciências e o racionalis-

mo são a chave para os problemas humanos, com um pensamento futurístico orientado pela ideia de progresso. A partir da noção de “homem-tipo”, esses intelectuais classificam as necessidades humanas e confabulam de um conjunto de premissas urbanísticas. A cidade deve responder à natureza humana, estabelecendo tipologias de ordens que se apliquem a qualquer agrupamento. Os espaços verdes e abertos são privilegiados, cortando a cidade, oferecendo lazer, educação e resguardando a higiene. O modelo pré-progressista compreende a cidade a partir de uma lógica funcional, a qual é pensada como boa esteticamente, recusando as formas arquitetônicas do passado, baseando-se em arranjos simples e racionais.

A grande preocupação dos pré-progressistas é a habitação, o alojamento. Uma forma padrão de alojamento, modelos de habitação. Charles Fourier (CHOAY, 2013) propõe o “falanstério” – um modelo de habitação coletiva comunal, que se localizaria fora da malha urbana, em que todos poderiam viver de forma harmônica, conforme suas vocações e interesses. Joseph Proudhon (2009) idealiza casas individuais, com abastecimento de água, gramado, tranquilidade, divididas por muros. Os pré-progressistas discutem modelos de escolas, hospitais, lavanderias coletivas. No entanto, não desenvolveram efetivamente um projeto de cidade.

O outro modelo ficou conhecido como “pré-urbanismo culturalista”. Este foi mais a frente, pois, além de contar com a contribuição de Ruskin e Morris, contou também com as contribuições do criador da cidade-jardim, Ebenezer Howard (1996). Diferente dos progressistas, que se pautavam pela situação dos indivíduos e pela higiene, estes partem suas reflexões dos agrupamentos humanos e da estética da cidade. Há uma busca pela cidade como uma comunidade orgânica, a qual passou a desaparecer com os impactos do avanço industrial, fragmentando as relações. Nesse sentido, encontra-se uma característica nostálgica nas obras desses intelectuais. A idealização das antigas cidades e seus modos de vida faz com que o ponto nevrálgico destes não seja progresso e necessidades materiais, mas cultura e necessidades espirituais.

Os limites da cidade devem ser preservados, de forma precisa. As construções e a natureza devem estar equilibradas, harmonizadas, sem provocar ambiguidades. As cidades não devem ser produzidas pautadas nos modelos geométricos, mas devem seguir a ordem orgânica, que é assimétrica e irregular, assim como as construções devem ser diferentes umas das outras. O espaço urbano precisa ter dimensões modestas, não se estendendo por meio de subúrbios, agrupando os indivíduos em seu eixo, sobretudo em prédios comunitários.

As considerações dos pré-urbanistas sobre os problemas e a organização das cidades se tornaram referências fundamentais para o surgimento do urbanismo, enquanto “ciências e teoria da localização humana” (CHOAY, 2013) foram modelos na passagem para o século XX. Os urbanistas, diferente dos antecessores, são apolíticos e a atuação deles é de especialistas no planejamento das cidades. Com pretensões científicas e de caráter reflexivo, o urbanismo busca um ponto de vista universal para o problema da cidade maquinista. Pretendemos investigar os problemas e os questionamentos do urbanismo clássico a partir de dois principais representantes: Ebenezer Howard (1996) e Le Corbusier (1993). Partiremos, posteriormente, para a crítica mais contemporânea sobre estas perspectivas a partir de Jane Jacobs (2000). As *garden-cities*³ formuladas por Howard (1996), o mais antigo dos três autores, representa um dos pontos iniciais para institucionalização do urbanismo como área específica de conhecimento e trouxe um grande impacto para a teoria e prática do planejamento urbano, como veremos a seguir.

As *garden-cities* de Ebenezer Howard: o urbanismo culturalista

Ebenezer Howard (1996) é o maior representante do urbanismo culturalista, ao lado de Camillo Sitte e Carlos R. M. de Andrade (1992) e de Raymond Unwin (1984). Essa corrente não conta com representantes franceses e foi muito influente na Grã-Bretanha, Alemanha e Áustria. Os princípios dessa corrente estão claramente ancorados em seus antecessores, como na noção de totalidade, precedente nas aglomerações urbanas e na ideia cultural do espaço urbano. As cidades da antiguidade ao século XV são estudadas em detalhes, o traçado e o tamanho das vias, das praças, edifícios e monumentos. Camillo Sitte (CHOAY, 2013) compreende a cidade como relacional e atribui grande valor ao modo como os elementos devem estar conectados com as ruas. A preponderância do estético se mantém, assim como o aspecto nostálgico, para essas cidades que devem possuir um tamanho reduzido.

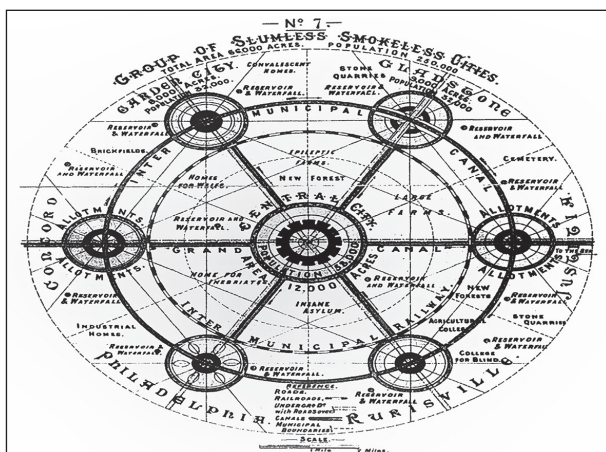
Todavia, a cidade-jardim de Howard (1996) se tornou um marco para o urbanismo culturalista por se tornar o primeiro modelo de cidade totalmente planejada, sendo pensada como um espaço harmônico, equilibrando-a com o campo. Ebenezer Howard criou uma associação filantrópica e ambiental na Inglaterra em 1899, conhecida hoje como *Town and Country Planning Association*; e em 1913 fundou uma entidade internacional de pla-

³ Do inglês, cidades-jardim.

neja mento urbano e cidades-jardim, atualmente chamada de *International Federation of Housing and Planning*. As ideias de Howard (1996) impac- taram toda uma geração de urbanistas ingleses e de outros países, estando presentes nos debates acadêmicos e em projetos até hoje. Influenciaram diretamente no planeja mento de várias cidades, como a de Letchworth, pro- jetada por Barry Parker e Raymond Unwin, na Inglaterra (CHOAY, 2013) e no planeja mento de Hellerau, na Alemanha, projetada por Hermann Muthesius (GALONSKA; ELSTNER, 2007).

A cidade para Howard (1996) deve ter 30 mil km² ou 58 mil habitantes, circunscrita por limites bem precisos. A linha que circunscreve tem a forma de um cinturão verde, impedindo que ocorram conurbações. As cidades-jardim devem se desdobrar pelos cinturões como se fossem células, resguardando uma considerável distância, ocupadas pelos excedentes populacionais de uma determinada cidade, conforme representada na imagem a seguir:

Figura 01 – Modelo de Cidade-jardim de Howard.



Fonte: Hall (2002).

Para Howard (1996), a cidade e o campo podem funcionar como imãs, em que cada um atrairia para si a população. O Imã-Cidade é caracterizado por ter melhores alternativas de salário, locais de diversão; o Imã-Campo oferece aluguéis mais baratos, um contato profundo com as belezas da natureza. Todavia, no primeiro imã as atividades produtivas ocupam grande parte da rotina diária, no segundo as opções de lazer se encerram ao pôr do

sol. Entre a cidade e o campo, Howard (1996) pensa uma terceira solução de localização humana. Com a noção de *garden-city*, Howard (1996) avista um imã Cidade-Campo.

A *garden-city* deve ser construída em um terreno pertencente à municipalidade, no seu centro. O terreno deve ter 2400 hectares e a malha urbana ocupar 400 hectares, um sexto, de forma circular e no centro da área, com 1130 hectares de raio (HOWARD, 1996). A cidade é atravessada por *boulevares* e dividida em seis partes. O centro é planejado com jardins, com os maiores edifícios públicos, com prédios dos órgãos administrativos do município e de serviços: lazer, artes e saúde. No eixo Parque Central se encontra um enorme Palácio de Cristal, em que os cidadãos podem comercializar produtos, passear, sobretudo quando o tempo estiver incerto, onde também é abrigado um grande jardim de inverno. As casas possuem terreno próprio e bem espaçoso; são construídas em anéis concêntricos, constituindo vias circulares, totalizando para o centro da cidade.

O cinturão verde que envolve a cidade comporta uma enorme avenida, onde se encontram igrejas e escolas. No anel exterior da *garden-city* se planeja a instalação de indústrias, manufaturas, mercados, lojas e depósitos. Ao longo destas instalações há uma estrada de ferro circular, preparada para abastecer os estabelecimentos e receber suas mercadorias. Por meio da estrada de ferro há uma diminuição do tráfego na cidade e também a comunicação com a economia de outras cidades. Os subúrbios são destinados para a produção agrícola em fazendas e estufas. Os produtores e mercadores são livres para comercializar com quem quiserem, mesmo com os que estão fora da cidade. A livre iniciativa é respeitada e o monopólio do comércio é combatido, desde que haja exigência da população.

Segundo Jane Jacobs (2000), a proposta da cidade-jardim não corresponde às funções concretas do espaço urbano, sobretudo ao desconsiderar a importância da ocupação das ruas enquanto requisito fundamental para entender as necessidades dos habitantes, como o desenvolvimento das crianças que precisam de uma variedade de lugares para conhecer e brincar (JACOBS, 2000), ao invés de ficarem apenas enclausuradas em jardins. A exclusão dos homens da vida diurna, em uma cidade planejada para suprir as necessidades de moradias que contam com donas de casa ociosas; os parques e áreas verdes que não são planejados conforme as dinâmicas dos habitantes, tornando-se espaços vazios, que podem consequentemente ser dominados pela criminalidade. Howard (1996) pretendia salvar as vidas das pessoas com as cidades-jardins, mas ignorando completamente as “cidades”, as quais odiava, segundo Jacobs (2000). Os aspectos urbanos que não inte-

ressavam Howard eram simplesmente descartados, como segurança pública, funcionamento político e saídas econômicas nas grandes cidades, pois esses problemas e modos de vida não estavam em seus planos (JACOBS, 2000). Da mesma maneira, veremos que problemas concretos não participavam dos planejamentos progressistas de Le Corbusier (1993).

Le Corbusier e a Ville Radieuse: o urbanismo progressista

A ideia comum que compreende o urbanismo progressista é a de modernidade. A partir dos encontros da C.I.A.M. – “Congresso Internacional de Arquitetura Moderna”, no final da década de 1920, os urbanistas participantes propõem uma normatização de suas ideias, as quais foram publicadas em *A Carta de Atenas* (LE CORBUSIER, 1993). Junto com Le Corbusier, os principais nomes deste urbanismo são Tony Garnier (CHOAY, 2013), Walter Gropius (2009) e Stanislav Strumilin (CHOAY, 2013). A noção de que nos novos tempos modernos há um novo espírito, o espírito moderno, da indústria e da arte de vanguarda, é o que preocupa estes urbanistas. Para eles, as cidades não acompanhavam o contemporâneo, portanto, era necessário intervir. As referências aos pré-urbanistas eram explícitas. As concepções de racionalidade na composição organizacional e estética do espaço urbano; as percepções da cidade a partir do indivíduo enquanto homem-tipo, focando as necessidades diárias como habitar, trabalhar, locomover, cultivar o corpo e o espírito; a cidade pensada como instrumento, são alguns dos exemplos que indicam como o pré-urbanismo progressista está presente na obra desses autores.

Diferente do urbanismo culturalista, estes formulam seus modelos de planejamento urbano calcado na ideia de uma ordem rigorosa, de modelos geométricos e de repetição. É a partir de formas perfeitas, geométricas e racionais que se produz a estética do belo, do verdadeiro e do moderno. A cidade deve ser dividida em diferentes zonas urbanas, nas quais cada uma é especializada em um setor, como no trabalho, no lazer, na moradia etc. A rua é abolida como espaço de ocupação humana. Para Le Corbusier (1993), a função da rua é ser circulatória, ou seja, ser tomada como trajeto para as zonas, equipamentos, estabelecimentos, locais, os quais os indivíduos necessitam acessar. As ruas são reduzidas em número, em cruzamentos, para evitar engarrafamentos e danos à circulação; a rua é entendida como um grande corredor veloz e reproduzida em série uniforme. A cidade moderna é a *Ville Radieuse*⁴, que comporta elevado número de pessoas. Os edifícios

⁴ Do francês, cidade radiosa.

planejados são os maiores possíveis, chegando a abrigar até 2000 pessoas, se comparados a um Falanstério.

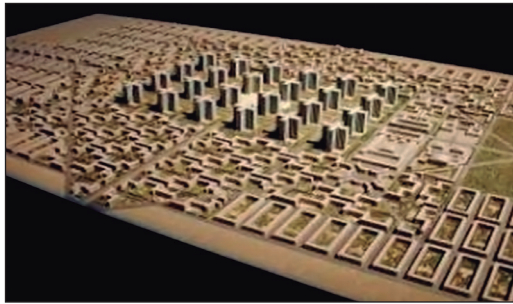
Para Le Corbusier (1993), as grandes cidades de seu tempo são catastróficas, não oferecendo segurança aos moradores, nem boas condições naturais, além de não responder às necessidades dos indivíduos. A solução é pensada a partir da arquitetura e do urbanismo, áreas que são indissociáveis no planejamento da cidade moderna. Os muros de apoio devem ser suprimidos e substituídos por pilares; as fachadas dos prédios dispostas para iluminação; o solo não pode ser totalmente tocado, dispondo de um espaço livre embaixo das construções.

A partir de *standards*⁵, Le Corbusier (1993) vislumbra maneiras de atingir o máximo de rendimento com o mínimo de gasto. Portanto, é necessário pensar em modelos também de pessoas, em indivíduos-tipo, adequando às necessidades humanas em padrões. Há uma apologia às máquinas no pensamento de Le Corbusier (1993) por serem entidades do mundo moderno. A casa é pensada como uma máquina de morar, a qual é composta por outras máquinas: de tomar banho, de conservar alimentos, de lavar, de sentar etc.

O modelo de cidade de Le Corbusier (CHOAY, 2013; LE CORBUSIER, 1993) é a favor do espaço verde. Água, luz, áreas verdes são fundamentais e as residências devem ser construídas como se estivessem dentro de grandes parques. Diferente das cidades-jardim, que comportam 50 habitantes por hectare, na *Ville Radieuse* de Le Corbusier a densidade é de 400 habitantes. De acordo com Rossetti (2012), enormes arranha-céus de 60 andares podem ser planejados de forma a conseguir aproveitar da melhor maneira de recursos hidráulicos, de iluminação, ar puro e silêncio. Os grandes edifícios comportam diversas atividades produtivas, o que descongestiona a cidade e a sua base está cercada por plantas. Esse exemplo de projeto de cidade está previsto na figura 02 abaixo, quando se observa o modelo projetado por ele para receber 3 milhões de pessoas. De acordo com o croqui, as ruas recebem um aspecto radial, onde se pensa no aproveitamento do espaço e na circulação de pessoas e veículos:

⁵ Do inglês, padrão.

Figura 02 – Cidade projetada para 3 milhões de habitantes, de Le Corbusier.

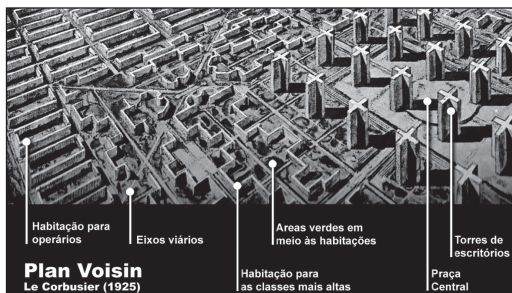


Fonte: Rossetti (2012, p. 31).

O terreno ideal da cidade radiosa necessita ser plano, sem acidentes. Com um terreno plano, os problemas da composição e organização urbana ganham um nível de normalidade para serem solucionados. A mobilidade dos trabalhadores é pensada conforme residem: se moram nas regiões urbanas, trabalham no centro; se moram nos subúrbios, trabalham nas áreas periféricas. O centro é rápido e organizado; o subúrbio flexível, extenso e elástico.

Das preocupações de Le Corbusier (1993) a das distâncias percorridas é uma das mais importantes. Para esse urbanista, as pessoas não podem percorrer por longos trajetos para satisfazerem suas necessidades. Portanto, as áreas especializadas em serviços e negócios devem ter densidade elevada, conforme apresentado na percepção de vizinhança constante no *Plano Voisin*, presente na figura 03 abaixo:

Figura 03 – Plano Voisin, de Le Corbusier.



Fonte: Boesiger e Girsberger (1971).

Observando o *Plano Voisin* (figura 03), percebemos como a cidade é zoneada em espaços para a habitação dos operários e das classes mais altas, correspondendo às suas necessidades para os usos da cidade, sobretudo no deslocamento para os locais de trabalho, como as fábricas e às torres de escritórios, esta última representada na imagem. Identificamos também que as áreas verdes participam do projeto e estão em meio às habitações; a organização das quadras é simétrica e as ruas são dispostas como corredores, existindo apenas um eixo viário.

As concepções de uma cidade que funciona por ser perfeitamente planejada sobre concepções racionais se tornam problemáticas por não privilegiarem as situações concretas vivenciadas no cotidiano dos habitantes. Para Jane Jacobs (2000), a *Ville Radieuse* como projeto arquitetônico se mostra muito ordenada, clara e harmoniosa, mas enquanto ao tocante do funcionamento da cidade, ela se mostra como realização de um projeto de um indivíduo. O projeto de Le Corbusier parte da forma racional de produzir uma cidade, esquecendo-se da maneira real de como as pessoas vivem seus cotidianos, assim como nas *garden-cities*. A crítica conhecida como humanista, aos modelos clássicos, serão apresentadas a partir Jane Jacobs (2000), na próxima seção.

A antrópolis de Jane Jacobs: o planejamento urbano humanista

Os urbanismos culturalista e progressista provocaram muitas críticas, cada um com problemas particulares, mas ambos por desprezarem as realidades concretas dos cidadãos. A crítica chamada de antrópolis ou de humanista surgiu fora dos círculos dos urbanistas, a partir de sociólogos, economistas, psicólogos e juristas, pretendendo-se refletir sobre o planejamento urbano a partir das dinâmicas vivenciadas no cotidiano dos habitantes. Os princípios estabelecidos pela C.I.A.M. podiam ter resultados muito diferentes do que era esperado, sendo inclusive inviável para populações com fortes laços comunitários (CHOAY, 2013).

Espaços vazios e grandes espaços verdes, como resultado de propostas do urbanismo clássico, acabaram se tornando espaços desérticos. A não ocupação humana torna esses espaços mortos muitas vezes mortais (JACOBS, 2000), levando-os a serem ocupados pela criminalidade. A abolição das ruas pelo urbanismo progressista e as áreas verdes e parques propostos produziram um sério problema de delinquência juvenil, como mostra Jacobs (2000). Os espaços necessitam serem pensados como ativos, circulatórios, usuais e o verde deve ser pensado de forma estratégica no planejamento urbano.

Jane Jacobs (2000), diferente de Le Corbusier (1993), faz apologia do uso da rua, a qual os olhares devem ser lançados. A demarcação de espaços públicos e privados deve ser nítida aos usuários; a rua deve ser observada, e os que são seus proprietários naturais, sobretudo por suas moradias, devem ser orientados a ter a visão da rua; as calçadas são fundamentais comunicadores de olhares e devem estar a todo o momento sendo utilizadas. A rua sobre os olhares evita a insegurança. Deve haver atrativos diários e noturnos que mobilizem transeuntes pelas ruas, como lojas, bares, lanchonetes, restaurantes, que mobilizem os indivíduos pelas calçadas. O estabelecimento de novos atrativos em locais vazios os torna mais seguros pela mobilidade de cidadãos. São os comerciantes e proprietários os que estão com os olhares mais atentos para o que ocorre nas ruas, tornando-os uma espécie de vigilantes.

O urbanismo ortodoxo está preso em premissas de como os seres humanos se utilizam do espaço para suas práticas de lazer. A ideia apriorística de que as pessoas querem circular por espaços vazios, ordenados e silenciosos não é demonstrada de forma eficaz na realidade concreta, em que encontramos de locais em que haja movimento, em que se tenham outras pessoas ocupando os lugares mais ativos (JACOBS, 2000). É o contato cotidiano das pessoas nas calçadas e estabelecimentos que produz a confiança nos cidadãos, gerando uma personalidade coletiva.

O contato da vida privada com a vizinhança é mais intenso em ruas vivas. Uma rua movimentada com uma vizinhança ativa é para Jacobs (2000) um fator importante na proteção das residências, entre as classes mais favorecidas.

Os terrenos interiores dos conjuntos residenciais utilizados para as práticas infantis são ótimos para crianças até os seis anos de idade. As crianças mais velhas agem sobre o espaço, são mais barulhentas e necessitam das ruas vivas, de uma variedade de lugares para transitar, treinar e brincar. Precisam de lugares especializados para suas práticas e de lugares fora de casa para “construir a sua imagem do mundo” (JACOBS, 2000). O conhecimento da vida urbana e das ruas é pedagógico, como afirma Jacobs (2000).

Os parques e as grandes quadras não devem substituir a estrutura urbana como meio de solucionar problemas na organização urbana. Estes servem como forma de ligar entre si várias funções da cidade, aumentando a diversidade do meio urbano. Os parques podem ser grandes atrativos em bairros os quais são frequentados pelo público. Se forem espaços bonitos e utilizados para práticas de lazer, estão cumprindo sua função, caso contrário, se tornam apenas um desejo dos urbanistas.

Preocupada com as funções urbanas, Jacobs (2000) denuncia o problema dos zoneamentos do urbanismo clássico por não permitir a diversidade no espaço urbano, nas ruas, não assegurando a circulação pelas calçadas e se desviando das funções da cidade. A produção de cidades satélites faz com que as novas pequenas cidades se tornem dependentes da metrópole e não consigam desenvolver a diversidade de suas funções no âmbito social, cultural e econômico. O trânsito na cidade entre carros e pedestres não deve ser separado, não são duas categorias nas formas de mobilidade que dissociam as formas de uso das funções urbanas.

Conclusão

O urbanismo como estudamos atualmente é uma forma altamente contemporânea de se pensar o problema da localização humana. Percebemos no pensamento do urbanismo culturalista de Ebenezer Howard (1996) uma grande preocupação com uma cidade harmônica, equilibrada no sentido de que os usos dos espaços são abundantes e a dimensão estética da cidade é privilegiada. Howard (1996) e os culturalistas têm como grande inspiração as cidades antigas, o que atribui de sentido nostálgico as *garden-cities*. No caso de Le Corbusier (1993), a racionalidade, a geometria e a modernidade são preponderantes em sua busca de solucionar os problemas das necessidades dos indivíduos e da organização urbana.

Entretanto, Howard (1996) preocupado com os agrupamentos, e Le Corbusier (1993) com os indivíduos, esquecem-se dos seres humanos concretos, que vivem problemas em situações cotidianas na vida urbana. Jane Jacobs (2000) denuncia a ortodoxia do urbanismo clássico, que privilegia um ponto de vista teórico e apriorístico sobre as cidades, privilegiando espaços vazios, parques que angustiam a vida dos cidadãos e criam situações de vulnerabilidade dos mesmos; e por outro lado abolindo a rua, que, como mostra a polemista norte-americana, é um lugar fundamental para as funções urbanas. Jacobs (2000) compreende a funcionalidade da cidade pelo que a cidade é, pela dimensão concreta da vida urbana. Todavia, não desenvolve soluções para o planejamento urbano, deixando isso ao cargo de outros urbanistas.

REFERÊNCIAS

BOESIGER, W.; GIRSBERGER, H. **Le Corbusier**: 1919-1965. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.

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

GALONSKA, C.; ELSTNER, F. **Gartenstadt Hellerau**: Garden City of Hellerau. Palisander Verlag, 2007.

GROPIUS, W. **Bauhaus**: novarquitectura. São Paulo: Perspectiva, 2009.

HALL, P. **Cities of tomorrow**: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century. 3rd ed. Oxford; Malden : Blackwell, 2002.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec, 1993.

PALLONE, S. Diferenciando subúrbio de periferia. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v.57, n.2, p.11, 2005.

PROUDHON, P.-J. **Do princípio da arte e de sua destinação social**. Campinas: Armazém do Ipê, 2009.

ROSETTI, T. S. G. S. **A dimensão urbana da arquitetura**: ambientes de transição. 2012. 109f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes, Vitória (ES), 2012.

SITTE, C.; DE ANDRADE, C. R. M. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

UNWIN, R. **La pratica del urbanismo**: una introducción al arte de proyectar ciudades e barrios. Barcelona: GG, 1984.

MODERNISMO FORA DO LUGAR? PORQUE SÃO PAULO E POR QUE VANGUARDA?

Marina Corrêa dos SANTOS

Em consequência, a oligarquia não perdeu a base de poder que lograra antes, como e enquanto aristocracia agrária; e encontrou condições ideais para enfrentar a transição, modernizando-se, onde isso fosse inevitável, e irradiando-se pelo desdobramento das oportunidades novas, onde isso fosse possível. (FERNANDES, 1976, p. 204).

Não à toa, talvez, a Primeira República do Brasil (1889-1930) seja chamada de República Velha. Dividida em dois períodos, sendo o primeiro (1889-1894) dominado por militares do exército – com apoio dos republicanos –, e o segundo (1894-1930) marcado pela dominação das grandes oligarquias regionais, em especial São Paulo e Minas Gerais (Política dos governadores ou Política do café-com-leite), esta não mostrou alterações substanciais em suas formas políticas e econômicas, em comparação ao Período Imperial. Prosseguimos assim como um país latifundiário, agro-exportador e dependente. Entretanto, alguns fatores específicos como a crescente demanda do café no exterior, a abolição da escravidão em 1888, a entrada maciça de imigrantes em solo nacional e a monetarização da economia contribuem para fazer surgir os primeiros germes capitalistas no Brasil, cuja maior concentração será voltada para o estado de São Paulo.

Como se irá mostrar adiante, a capital da província de São Paulo iniciará o seu processo avassalador de industrialização e urbanização já no primeiro quartel do século XX, com o dinheiro provindo do café, transformando lentamente o fazendeiro em um homem de negócios, e na mesma medida, ditando a sua incorporação do *ethos* burguês. Com a crescente industrialização e o surgimento de uma sociedade de classes, a modernização em curso na capital paulista se revela como algo sem precedentes na história nacional. Mas, como se sabe, os processos de modernização e modernidade correspondem a conceitos (e realidades) distintos – que, em alguns casos, se encontram e andam em conjunto, e em outros não. Enquanto um faz

menção ao desenvolvimento material e tecnológico; o outro se refere a um estado de espírito, uma forma de pensamento entranhado, em suma, uma cultura. O modernismo, por sua vez, enquanto movimento estético e cultural, para ser absorvido em sua inteireza (e como vanguarda) necessita que, tanto a modernização quanto a modernidade se revelem como tendências; como no Brasil, a modernidade não se mostrava como tendência, o movimento modernista fez parte dos esforços para forjá-la.

Roberto Schwarz (1992), em “As ideias fora do lugar”, busca revelar a impropriedade de nosso pensamento, ou seja, a disparidade entre nossas práticas sociais e nossas ideias (em caso da análise de Schwarz, disparidade entre nossa herança colonial e escravocrata e a suposta incorporação dos ideais liberais). Assim sendo, o seu mote é o da importação de ideias (e ideais) que não encaixam na realidade brasileira, denunciando, dessa maneira, a desarmonia (o desajuste) entre as nossas representações e nossas efetivas vivências. A condição colonial, segundo o crítico, se revela de maneira perversa em nossas artes, tornando essas meras importadoras e “macaqueadoras” das estéticas metropolitanas (europeias).

O que é relevante perceber das colocações de Schwarz é que toda essa condição deriva de uma dialética fundamental (e fundante) do Brasil enquanto país independente e, posteriormente, como país republicano: a do local *versus* universal. Nos termos de Antonio Candido (1967), essa dialética, que pode também ser traduzida em nacionalismo *versus* conformismo, consiste em uma lei de evolução de nossa vida espiritual.

A Semana de Arte Moderna de 1922, ocorrida entre os dias 11 e 18 de fevereiro no Teatro Municipal de São Paulo, é convencionada com a inauguração de um novo movimento artístico brasileiro: o Modernismo. Sua primeira fase (1922-1930), levada a cabo majoritariamente pelos seus representantes paulistas, ficou marcada como uma fase essencialmente de ruptura, de vanguarda – no nível de suas realizações formais, mas também no que concerne sua própria ação (ou comportamento). Entretanto, como um movimento que floresce no centro da “metrópole do café”, se faz de maneira dependente dos investimentos financeiros da elite oligárquica paulista, na medida em que esta movimenta o mercado das artes, bem como a própria produção desses artistas através do mecenato. Além disso, dois dos grandes representantes desta geração – Oswald de Andrade e Tarsila do Amaral – fazem também parte dessa oligarquia rural dominante e abastada da capital.

Essa condição, conforme se irá observar adiante, determina a própria produção desses artistas que, assim como a economia e a política da capital, do Estado e do país, não conseguiram romper definitivamente com o pas-

sado, trabalhando, dessa maneira, em termos de conciliação de interesses – no caso artístico, concessões e negociações estéticas. Se a arte modernista não se mostrou tão antiacadêmica quanto se fez crer, na medida em que necessitou dos investimentos e dos círculos de sociabilidade passadistas da elite para se viabilizar, ainda assim podemos considerá-la de vanguarda e chamá-la modernista? Como o modernismo paulista resolveu as suas três maiores tensões: 1) passado *versus* presente; 2) presente *versus* futuro; e 3) local *versus* cosmopolita?

A fim de dar conta de algumas dessas questões, este artigo apresentará uma estrutura de duas seções principais, cada qual contendo um tópico complementar.

A primeira seção pretenderá ilustrar o contexto do erguimento dessa metrópole, cuja industrialização e urbanização correspondem ao resultado espontâneo dos fluxos migratório e monetário, por sua vez, inteiramente dependentes da economia lucrativa do café. Essa condição de crescimento – alicerçado no binômio café-indústria – revela um fenômeno peculiar de tensão e convívio (em termos sociais, econômicos e políticos) entre passado e presente, e também desejo de futuro. De maneira a analisar o cosmopolitismo enquanto uma das principais características impressas nessa metrópole nascente será debatida, em um tópico anexo a esta primeira seção, a importância da imigração estrangeira nesse processo.

A segunda seção pretenderá discutir os efeitos intelectuais e artísticos dessa conjuntura desenhada pela e para a cidade de São Paulo do início do século XX. O caminho escolhido foi o de destacar determinados personagens da elite intelectual paulista desse período, na medida em que estes podem ser considerados chaves para a compreensão da sociabilidade construída em torno do nascente mercado de artes da capital. O intenso trânsito artístico (através de obras, ideias e pessoas; e em uma via de mão dupla) entre São Paulo e as principais capitais europeias impacta o campo da produção cultural e dá origem à primeira geração dos modernistas no Brasil; geração esta, que absorve as novidades estéticas providas da Europa, embora ainda dependesse diretamente do gosto passadista das elites agrárias paulistas – abertas parcial e timidamente às inovações propostas. O apêndice desta seção trará ao debate o sentido de vanguarda atribuído ao modernismo brasileiro, construído sob as condições anteriormente desenhadas.

Por fim, serão tecidas algumas considerações finais sobre a suposta incongruência entre nossas ideias (atitudes e estéticas) e nossas circunstâncias efetivas de vivência; ou seja, considerações sobre como se deu o enfrentamento local das questões provenientes do “ser moderno”.

Binômio do crescimento paulistano: café-indústria

E, socialmente falando, o modernismo só podia mesmo ser importado por São Paulo e arrebentar na província. Havia uma diferença grande, já agora menos sensível, entre o Rio e São Paulo. O Rio era muito mais internacional, como norma de vida exterior. Está claro: porto do mar e capital do país, o Rio possui um internacionalismo ingênito. São Paulo era espiritualmente mais moderna, porém, fruto necessário da economia do café e do industrialismo consequente. Caipira de serra-acima, conservando até agora um espírito provinciano servil, bem denunciado por sua política, São Paulo estava ao mesmo tempo, pela sua atualidade comercial e sua industrialização, em contato mais espiritual e mais técnico com a atualidade do mundo. (ANDRADE, 1974, p. 236).

O açúcar vai sendo gradualmente suplantado pelo café na economia nacional. Já no início do século XIX se cultiva o café, e se exporta pequenas sacas. Em meados deste mesmo século, o comércio do café se firma na Europa e os cafezais começam a adentrar o interior, além da região do Vale do Paraíba, Campinas e capital. Mas é mesmo na última década oitocentista que há um crescimento exponencial na demanda por café na Europa e nos Estados Unidos (DEAN, 1971). O estado de São Paulo se institui, portanto, não somente como maior produtor de café do Brasil, como também do mundo.

Mário da Silva Brito (1997) expõe que, entre o final do século XIX e início do século XX, o Brasil (e quase inteiramente o estado de São Paulo) é responsável por 82,5% da produção de café mundial. Além disso, a República constitui-se como uma estrutura extremamente descentralizada, favorecendo o acúmulo de capital provindo do lucro do café nos limites do próprio estado. E é nessa toada que o estado de São Paulo “[...] se transformaria na mais importante unidade econômica e política da federação” (SEGAWA, 2004, p. 15). Coaduna com esse período, o processo (também gradual) de abolição da escravidão e de políticas de incentivo para entrada de imigrantes e sobre essa questão será dada maior atenção no tópico complementar a este.

O sistema comercial do café possibilitou a monetarização da economia, elemento fundamental para o seu desenvolvimento capitalista. O dinheiro começa a circular na capital, muito em virtude do estabelecimento de mão de obra livre e assalariada – e da consequente chegada dos imigrantes europeus e de outras partes do Brasil –, mas também pelas frequentes

temporadas de famílias dos fazendeiros do interior, que começaram a fixar residência na capital para a administração dos negócios. Além disso, como sede do governo do estado, homens públicos e grandes personalidades da política também se transferem para a capital com suas famílias; assim como estudantes (a maioria filho de fazendeiros) que vão ter sua formação nas Faculdades de Direito, Medicina, Engenharia etc., que já haviam sido fundadas desde meados oitocentistas – estes futuros profissionais liberais, que serão também personagens de fundamental importância na constituição da metrópole. Tem-se daí o dado do crescente mercado consumidor interno, que em grande medida, força a expansão das manufaturas.

Um dos elementos-chave para a compreensão do espantoso crescimento de São Paulo e do novo ritmo imposto à cidade diz respeito à malha ferroviária construída para ligar tanto a capital ao litoral, mais especificamente, ao porto de Santos (escoamento do café para o exterior, e trazida de imigrantes para a capital – Hospedaria dos Imigrantes em São Paulo), quanto a capital ao interior (mercados e centros agrícolas, distribuição dos imigrantes nas lavouras). Essa demanda pela modernização das redes de transporte e comunicação foi uma das grandes responsáveis pela entrada de capital estrangeiro na capital paulista.

O *boom* demográfico – sobretudo devido à entrada maciça de imigrantes estrangeiros e nacionais – e a progressiva industrialização tornaram aquela sociedade cada vez mais cindida em classes. Com a ampliação do operariado e as péssimas condições de vida e de trabalho dessa classe – e pensando que os operários europeus, na maioria italianos, trouxeram consigo ideologias como o anarquismo e o comunismo – não demoraram a surgir as primeiras grandes greves operárias na capital (1917-1920).

Cabe pensar agora nos rumos da urbanização paulistana. É de Hugo Segawa (2004, p.12) a afirmação de que, já no final do século XIX, São Paulo começa a ultrapassar os limites do Triângulo fundacional da cidade – e a “modorra colonial” – construído na região em acrópole (partes mais altas do relevo da região) e cuja delimitação é marcada por três pontos principais: Convento São Francisco, Mosteiro de São Bento e Convento do Carmo.

Já Pasquale Petrone (1955) qualifica as duas primeiras prefeituras de São Paulo (do período republicano) – Antonio Prado (1899-1911) e Raimundo Duprat (1911-1914) – como uma espécie de “terceira fundação da cidade”, em virtude das transformações urbanísticas e os melhoramentos que deram cabo em suas gestões, como exemplos: vastas e custosas obras de saneamento, canalização de rios, novas ruas e avenidas, jardinagem nas praças, pavimentação das principais ruas da cidade.

Neste período inicia-se uma nova realidade em termos urbanísticos em São Paulo, na medida em que é há uma maior “[...] consciência sobre a realidade urbana como um conjunto de obras a se realizar” (SEGAWA, 2004, p. 55). Esse espírito de intervenção tornara-se mais consciente e esclarecido em virtude de dois fatores: o egresso das primeiras turmas de engenheiros da Escola Politécnica, somado a presença de empresas estrangeiras (referenciais de intervenção urbana) para a exploração de serviços de transporte e energia (SEGAWA, 2004). A empresa de capital canadense *São Paulo Tramway, Light and Power Company* adentra a capital no início do século, começando, em 1900, a rodar as primeiras linhas de bondes elétricos e além disso, constrói a primeira Usina Hidrelétrica do estado de São Paulo e do Brasil, a Hidrelétrica do Parnaíba (mais tarde, Hidrelétrica Edgar de Souza), localizada em Santana do Parnaíba e destinada a abastecer a cidade de São Paulo. Em 1916, a Light passa a fornecer luz elétrica às vias públicas, e já em 1922, a iluminação elétrica se estende para toda a cidade (PETRONE, 1955).

A construção das estradas de ferro visou ao aproveitamento dos vales (principalmente dos rios Tietê e Tamanduateí), em virtude da topografia – regiões de várzea. Essas áreas, em torno das estradas de ferro, não foram muito procuradas para a instalação de residências, e como o valor de terreno era menor, ali começaram a se instalar as primeiras fábricas (de pequeno e médio porte). Entretanto, essas não se tornaram áreas estritamente industriais, pois, devido à proximidade com as fábricas, ali foram se instalando as primeiras casas e vilas operárias (de “estilo pobre e indefinível”), intercaladas às pequenas fábricas e oficinas; dando origem assim, aos chamados “bairros mistos” ou “bairros operários” (PETRONE, 1955). Essas áreas, por acompanharem as vias férreas, se situam ao Leste, Oeste e Sul da cidade e inauguram bairros (“italo-paulistanos”) como a Mooca, Brás, Belenzinho etc.

A esses bairros e a essa realidade da metrópole, se contrapõe outra, a dos “bairros aristocráticos” localizados nas partes mais altas (e, portanto, mais frescas e arborizadas) do centro – região do Espigão da Paulista. Ali se constroem as “[...] grandes mansões senhoriais e os ricos palacetes do café e ‘capitães da indústria’ da Pauliceia de então” (PETRONE, 1955, p. 146). Não somente essas grandes mansões e palacetes, como também os edifícios públicos construídos no entorno, recebem claramente a influência estética europeia, sobretudo do neoclassicismo italiano (vide o projeto arquitetônico do Teatro Municipal). Além desses, não se pode deixar de citar o fenômeno dos “bairros-jardim” trazidos pela Companhia City (de capitais ingleses), de inspiração das “cidades-jardim” de Ebenezer Howard, que consistiam, por sua vez, em loteamentos afastados e de padrão diferenciado para as

elites – o primeiro loteamento realizado pela City foi o do Jardim América (SEGAWA, 2004).

Como visto, já no primeiro quartel do século XX, começa a se delinear aquilo que podemos nomear de “áreas funcionais” (PETRONE, 1955), que até hoje podem ser observadas e que acabaram por desenhar a metrópole de São Paulo. São estas: 1) Zona comercial: velho centro; 2) Zona industrial: várzeas, próximas às vias férreas; e 3) Zonas residenciais: bairros de classe média (periferia do centro), bairros operários (vizinhança da zona industrial), e bairros aristocráticos (Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista e Jardim América).

Diante do exposto, depreende-se que o surto industrial de São Paulo está estreitamente vinculado ao sucesso comercial do café no mercado internacional, e que, já nos primeiros anos noventa, o binômio café-indústria impulsiona o crescimento populacional e urbano de São Paulo, desenhando na capital suas feições de metrópole. Logo, São Paulo apresenta, neste momento, uma perfeita (ainda que contraditória) conexão entre o passado, representado pela oligarquia rural (café), e o moderno, representado pela burguesia industrial e o operariado (em sua maioria imigrante, nacional ou estrangeiro).

Imigração estrangeira: capital cosmopolita

Esta pretende ser uma seção complementar à primeira, feita para se possa acentuar a importância da imigração estrangeira no país, mas principalmente no estado de São Paulo e na capital.

Conforme exposto, o processo da abolição da escravidão, bem como o de entrada de imigrantes estrangeiros no país, são processos concomitantes (em que o primeiro exerce influência sobre o segundo) e feitos ambos de forma gradual.

Fruto de longas discussões, polêmicas, acordos e desacordos políticos, a Lei Eusébio de Queirós, que institui o fim do tráfico negreiro, é assinada em 1850 (deve-se lembrar de que o segredo da escravidão africana no Brasil foi justamente o tráfico negreiro, que se firmou como o “negócio” mais lucrativo do período colonial – mais lucrativo que o próprio açúcar). Quando esta primeira foi assinada, o caminho estava aberto para as próximas que viriam, ou seja, a Lei do Ventre Livre, de 1871, e a Lei dos Sexagenários, de 1885. Apenas em 1888 é assinada a Lei Áurea, versando o fim da escravidão no país.

Com o argumento da escassez de mão de obra, já desde o ano de 1850, a elite agrária brasileira (e sobretudo os fazendeiros do oeste paulista) dão

início a políticas de incentivo (imigração subsidiada) para a entrada de imigrantes estrangeiros para trabalhar na lavoura, em regime de colonato. Com o fim da escravidão, o “problema”¹ da mão de obra aumenta, em virtude do número expressivo de imigrantes que adentram o país destinados às lavouras de café – estes, na maioria, italianos – tornando a última década do século XIX, o período áureo da imigração. Entretanto, entre 1900 e 1907, a imigração italiana viverá uma grande crise; o governo italiano, ao saber das péssimas condições vividas pelos emigrantes nas fazendas – em situações “de escravidão por dívida” –, assina um decreto em 1902 que proíbe a imigração subsidiada de italianos para o Brasil. Essa crise será resolvida em torno de 1910 com os investimentos que provocam melhorias na lavoura cafeeira, bem como, com o crescimento industrial da capital. Nesse período, que coaduna com os antecedentes da Primeira Guerra Mundial, novamente uma grande massa de italianos se dirige ao Brasil, e principalmente para a capital.

Não caberá, neste capítulo, entrar na questão da origem da burguesia industrial (ou empresariado industrial) na região cafeeira, ou seja, se ela provém predominantemente da atuação dos imigrantes como importadores e sua participação na indústria pelo treinamento técnico e capacitação que possuíam quando aqui entraram (DEAN, 1971), ou se é formada majoritariamente pela oligarquia rural local, dos próprios fazendeiros ou de seus filhos formados nos institutos técnicos da capital (CANO, 1977). Para além de respondermos acerca da predominância ou não dos imigrantes na origem do empresariado industrial paulista, é fato que sua presença possui grande importância e papel fundamental neste período; não somente para o crescimento da indústria, como para a modulação cultural dos paulistanos, influenciando também no gosto estético da elite oligárquica.

São Paulo, com a presença maciça de imigrantes provindos de várias partes do mundo, misturados aos de várias regiões do próprio Brasil, adquire muito rapidamente traços de metrópole cosmopolita. Além disso, esse intercâmbio constante entre a capital paulista e as grandes capitais europeias, ocorrido através ou da vinda de imigrantes estrangeiros ou da ida de empresários e artistas para o exterior para a resolução de negócios ou estudos. Na medida em que significa inescapavelmente também um intercâmbio de ideias, acaba por impactar profundamente nossa vida intelectual e cultural, possibilitando, assim, o surgimento de um movimento

¹ A alegação da insuficiência de mão de obra para a entrada de imigrantes é bastante questionada por uma série de pesquisadores e historiadores, estes demonstram que havia um contingente suficiente de brasileiros ociosos (negros e não negros), e que estas ações devem ser associadas a uma política de branqueamento da população – mediante pressão das classes dominantes.

modernista entre nós—cuja estética, pelas feições que adquire, deva ser mais acertadamente qualificada como nacional-estrangeira.

Trânsito de ideias e pessoas (estética nacional-estrangeira)

Para ilustrar a consequência desta nova realidade paulistana no campo artístico e cultural do período, se utilizará aqui a contribuição do estudo de Sergio Miceli (2003), intitulado *Nacional Estrangeiro: história social e cultural do modernismo artístico em São Paulo*. De acordo com o sociólogo, a elite urbana paulistana formada por “bacharéis, empreendedores e profissionais liberais” (MICELI, 2003, p. 27) – na maioria descendentes de fazendeiros ou dos primeiros imigrantes aqui chegados – se torna o grande fomentador do nascente (porém, avantajado) mercado local de arte, não somente pela aquisição de obras, mas, sobretudo, pela sua atuação enquanto viabilizadores de projetos dos artistas locais (mecenas).

Mas esse benefício mediante o enriquecimento paulista não é exclusivo dos artistas locais – essa “elite periférica” também se torna uma peça importante no fomento das artes na Europa, na medida em que, em suas longas temporadas nas capitais europeias para resolver negócios políticos e/ou empresariais, se dedicam também à compra de obras para alimentar o seu colecionismo ou para comercialização.

O ponto nevralgico dessa conjuntura formada diz respeito ao gosto dessas elites, focando, principalmente, nas artes plásticas (que é onde este fenômeno se torna mais presente e/ou mais visível). Esse trânsito intenso de pessoas entre a capital periférica e as capitais metropolitanas influi marcadamente nas produções artísticas de ambas, ou seja, essa circulação se torna uma rede de influência mútua, uma via de mão dupla (ainda que assimétrica). Sobre esse último ponto –, Miceli faz menção aos artistas metropolitanos como não refratários à internacionalização do mercado de arte, absorvendo, esta clientela estrangeira, e mesmo àqueles vinculados aos movimentos de vanguarda (e grandes mestres como Léger, Picasso, Matisse e Brancusi) acabaram por fazer concessões (algumas vezes leves, outras mais expressivas) para os fregueses cujo gosto estético permanecera ainda muito ligado aos “[...] esquemas acadêmicos de representação que lhes eram familiares” (MICELI, 2003, p. 14).

Além desses colecionadores estrangeiros, vão à Europa também alguns artistas (igualmente provindos da elite local) em busca dos grandes nomes das artes (e expoentes dos grandes movimentos europeus) para aprendizagem, treinamento e profissionalização. O casal Oswald de Andrade e Tarsila do Amaral, dois representantes de peso da primeira geração modernista, se

encaixam em ambas as realidades, ou seja, são membros da elite urbana e também artistas, e, devido suas condições abastadas, atuam como empresários capitalistas impulsionadores de projetos, e efetuam longas viagens aos centros artísticos metropolitanos enquanto aprendizes do ofício.

Analisando agora o impacto desta situação nas obras dos artistas modernistas locais, temos que esses artistas, obrigados a fazer parte do círculo de sociabilidade da elite (dado que eram dependentes de seus investimentos), tiveram de se mostrar mais flexíveis e se ajustar às necessidades expressivas e simbólicas dessa elite para que suas produções pudessem ser absorvidas e seus projetos viabilizados.

O resultado disso é o florescimento de uma “arte nacional estrangeira” que, segundo Miceli (2003, p.21) consiste no “[...] resultado artístico palpável [...] que não podia ser outra coisa senão o suporte expressivo capaz de reconfigurar experiências sociais contraditórias em formas e linguagens externas, reformatadas em função das constrações locais de absorção e produção.”

Cabe, neste momento, trazer à luz duas diferenciações relevantes trazidas pelo intelectual; acredita-se que estas auxiliarão em um melhor entendimento das interferências que acabaram por moldar o modernismo brasileiro em sua primeira fase (paulista).

Primeiramente, é preciso diferenciar os integrantes dessa elite que praticavam o mecenato, deixando claro que todos faziam parte de um mesmo círculo de sociabilidade, muito embora, em determinado momento, alguns se tornaram mais sensíveis às novidades estéticas modernistas do que outros. O autor procura distinguir as iniciativas de alguns dos membros mais significativos da elite perrepista, como Freitas Valle, Altino Arantes, Ramos de Azevedo e Adolfo Augusto Pinto, que acumulavam em si funções políticas, empresariais e técnicas, construindo suas carreiras políticas a partir da sua ligação ao Partido Republicano Paulista (PRP) e de dois outros integrantes, que eram ligados mais diretamente ao café, como Olívia Guedes Penteado e Paulo Prado.

Segundo Miceli, são mais claros entre os mecenas perrepistas “[...] os horizontes conservadores de seus padrões de gosto e sensibilidade” (MICELI, 2003, p. 29). Embora suas realizações tenham se mostrado chave para os avanços institucionais e a profissionalização do trabalho artístico (beneficiando os artistas como um todo), e tenham dado, de certa maneira, incentivo aos primeiros artistas modernistas, é preciso ressaltar que estes se mostraram inteiramente fechados em seus paradigmas estéticos, se mostrando resistentes à renovação modernista. Sendo assim, a densidade de seus investimentos foi para os artistas canônicos e tradicionais.

Por sua vez, Olívia Guedes Penteado e Paulo Prado, em virtude de seus negócios de comercialização de café no exterior, passavam longas temporadas nas principais capitais (também artísticas) europeias, participando ativamente dos círculos de sociabilidade em que também circulavam os principais artistas e líderes vanguardistas da Europa. Cabe reforçar que existe um limite para isso, mas para esses dois mecenas, em particular, o “[...] prolongado tempo de exposição” ao “[...] influxo vertiginoso dos repertórios veiculados por movimentos sucessivos da vanguarda europeia sensibilizou-os aos ditames e exigências de uma produção artística inovadora [...]” (MICELI, 2003, p. 31). Evidência disso é o fato de Paulo Prado ter sido o principal apoiador (material e sensivelmente) da Semana de Arte Moderna de 1922, e Olívia Guedes Penteado (devido ao contato mais estreito com os modernistas paulistas após sua chegada da Europa em 1923) ter construído, em 1925, um “pavilhão modernista”, com decoração de Lasar Segall, em anexo ao seu palacete dos Campos Elíseos (projetado por Ramos de Azevedo). Provém daí o fato dessas duas figuras poderosas exercerem maior “influência afetiva e doutrinária” nos artistas modernistas paulistas.

Para exemplificar a segunda diferenciação proposta, selecionou-se aqui (dentre outros trazidos por Miceli), dois grandes nomes de artistas representantes da geração inaugural do modernismo e daquele que ficou conhecido como “grupo dos cinco”: Anita Malfatti e Tarsila do Amaral. A justificativa para isto se dá pelo fato de ambas ilustrarem dois tipos de experiências bastante distintas (porém, bastante comuns deste período), e que revelam as potencialidades e os principais desafios para a feitura de uma arte moderna no Brasil e em São Paulo.

Anita Malfatti é filha de uma família culta e abastada de imigrantes: o pai foi um engenheiro civil italiano, a mãe filha de um empreiteiro alemão que se fixou na Califórnia e se casou com uma norte-americana. Por este breve panorama biográfico, somado às suas viagens de estudo para a Alemanha, Estados Unidos e por último, Paris (contemplada com uma bolsa de estudos do Pensionato Artístico do estado de São Paulo), tem-se que Anita acumula em si uma experiência claramente cosmopolita (e de sensibilidade imigrante) que se reflete em sua obra. Sua segunda exposição individual em São Paulo, em 1917, é tomada como um dos momentos mais relevantes que antecederam à Semana de 1922, sobretudo pela reação de recusa dos representantes da Academia – lembrando aqui a crítica de Monteiro Lobato sobre a exposição intitulada “Paranóia ou Mistificação”. Essa exposição deriva de toda a sua experiência pessoal que, em viagem de estudos aos Estados Unidos (1915-16), encontra uma resolução plástica inovadora e autoral; segundo Sergio Miceli, o “[...] incômodo [...] deri-

vado dessa confluência entre uma resolução plástica enfaticamente desestabilizadora, antimimética, e a pulsação de veios insólitos no tratamento desses figurantes embaraçosos, ainda indesejados, que eram os imigrantes.” (MICELI, 2003, p. 111). A partir dessa exposição, Anita Malfatti se liga mais fortemente aos membros dessa primeira geração modernista e inicia uma forte amizade e influência mútua com Tarsila. Entretanto, o trato com o elemento nacional é dificultoso para a artista e, ao tentar incorporá-lo no plano expressivo, perde aquilo que lhe daria sua principal substância inovadora; iniciando assim, pouco a pouco, um processo de retrocesso em sua trajetória.

Já Tarsila do Amaral parte de uma experiência bastante distinta, esta, neta e filha de milionários proprietários de terra, tem sua trajetória artística iniciada tardiamente, e investe em viagens à Europa para temporadas de aprendizagem e treinamento com os grandes mestres franceses. Em 1922, em seu retorno ao Brasil, Tarsila ainda possuía um estilo bastante acadêmico “[...] no qual fora treinada aqui e no exterior.” (MICELI, 2003, p. 127). Já em 1923, em sua viagem à Paris, acompanhada de Oswald de Andrade, tem maiores pretensões de incorporação técnica do vanguardismo europeu, tendo aulas com Lhote, Léger e Gleize. Ao tentar colocar essas técnicas vanguardistas a serviço de uma representação do elemento nacional e em virtude das necessidades artísticas locais e limites de formação pessoal, Tarsila acaba por se aproximar das fases menos inventivas desses mestres modernistas europeus. Em sua fase antropofágica (1924-1927), Tarsila atinge o ápice de sua inventividade e originalidade, cujos elementos formais se aproximam mais das vanguardas europeias, mas revelam também dos modos de expressão nacionais; tendo como inspiração mitos, lendas e personagens do folclore brasileiro. Entretanto, com a crise de 1929 e o endividamento dos cafeicultores, e com sua separação de Oswald em 1930, Tarsila do Amaral perde toda sua força criativa, restando-lhe a venda de réplicas de suas obras de sucesso.

O que se procurou demonstrar neste tópico é que as condições de formação da metrópole paulista influenciam diretamente no campo cultural que ali se formou e que, por sua vez, respinga em tudo aquilo que foi produzido em termos artísticos na São Paulo nas primeiras décadas do século XX. Seja pelos constrangimentos impostos aos artistas pelo mercado de arte local, ou pelas barreiras impostas a eles por suas próprias formações artísticas e experiências pessoais, é fato que o modernismo paulista se construiu de forma muito particular e que, apesar de suas rupturas (que, sim, houveram), apresenta muito mais sinais de continuidade do que se pretende demonstrar. Novamente aqui, passado, presente e futuro, tradicional e moderno,

nacional e estrangeiro se misturam formando uma estética inovadora (na medida do possível).

Entretanto, se este movimento se alimenta de continuidades – podendo assim ser tomado como uma sequência ou um movimento sucessório –, o que o fez ser considerado enquanto uma ruptura? Dito de outra forma, ainda resta o questionamento acerca de quão inovadora e modernista, ou seja, o quão vanguardista pode-se considerar essa estética surgida na capital paulista (e que fora se estendendo, ao longo dos anos, por todo o Brasil). Para a discussão deste ponto, segue um apêndice para esta seção.

Modernismo paulista: vanguarda?

Já um autor escreveu, como conclusão condenatória, que a “estética do Modernismo ficou indefinível”[...] Pois essa é a melhor razão de ser do Modernismo! Ele não era uma estética, nem na Europa nem aqui. Era um estado de espírito revoltado e revolucionário que, se a nós nos atualizou, sistematizando como constância da Inteligência nacional o direito antiacadêmico da pesquisa estética e preparou o estado revolucionário das outras manifestações sociais do país, também fez isso mesmo no resto do mundo, profetizando estas guerras de que uma civilização nova nascerá (ANDRADE, 1974, p. 251).

São frequentes as menções aos artistas paulistas da primeira fase modernista como artistas de vanguarda, que romperam com os padrões estéticos de sua época. Como foi dito logo no início deste texto, é preciso saber distinguir modernização e modernidade. Mediante isso, é preciso também ter cautela em definir esses artistas como portadores de uma sensibilidade já inteiramente moderna. Annateresa Fabris (1994, p.18) atenta que “[...] embora modernidade e vanguarda não sejam sinônimos, a vanguarda, no entanto, não pode ser pensada fora do quadro de uma sociedade moderna política e economicamente.” Entretanto, apesar desses artistas sentirem e começarem a refletir em suas obras os novos elementos provindos da paisagem urbana já pulsante e que começava a modificar os espíritos e as sensibilidades, Havia neles mais um desejo de ser moderno do que uma modernidade propriamente dita. Tratava-se, portanto, muito mais de uma utopia (para algo que viria a ser realizado) do que algo que já estava efetivado.

Foi visto aqui também que apesar dos esforços empreendidos para a renovação da linguagem e das formas, nossos artistas (sobretudo no tocante

às artes plásticas, mas também em outras linguagens) não puderam ultrapassar certos limites definidos pelo tempo e pelas circunstâncias, apresentando, em nível formal, rupturas ainda bastantes tímidas, cautelosas e presas aos critérios acadêmicos de representação.

Entretanto, não somente os procedimentos formais podem servir como indicadores da existência de uma vanguarda, há também outra dimensão desse mesmo fenômeno, a dimensão sociocultural, ligada mais propriamente às ações e comportamentos. Fabris procura demonstrar que a geração de artistas responsáveis pela Semana de Arte Moderna de 1922 apresenta um “[...] comportamento peculiar [...] que pode ser comparado àquele da vanguarda da Europa” (FABRIS, 1994, p. 18), ou seja, a atitude combativa com que denuncia a forte presença do passado na produção cultural (que, por sua vez, ignora o novo cenário urbano e seus novos sujeitos), os manifestos e programas teóricos e de ação (“Prefácio Interessantíssimo”, “A Escrava que não é Isaura”, “Manifesto Antropofágico” e “Manifesto Pau-Brasil”). Estes fazem lembrar as plataformas vanguardistas da Europa, a agitação cultural nos principais veículos de comunicação do período e a própria Semana de Arte Moderna que foi percebida pelo público e pela crítica como um “elemento de distúrbio”, causando grande alvoroço e reações de toda sorte, e servindo para classificá-los como artistas e intelectuais de vanguarda.

Esses artistas optam conscientemente por uma “[...] atitude profana e revolucionária para a época” (BOTELHO, 2012, p. 73), autodeclarando-se zombeteiros, levianos, irônicos, lunáticos e extravagantes. Enfim, procuram construir uma imagem de desajuizados, na medida em que discordam dos juízos reinantes no período e nas artes, ou seja, a comicidade com que se revestem tem por intenção promover reflexões mais profundas. Mário de Andrade, no “Prefácio Interessantíssimo” de “Pauliceia Desvairada”, diz estar fundando com aquele o “Desvairismo”, e complementa, “[...] muito difícil nesta prosa saber onde termina a blague, onde principia a seriedade. Nem eu sei.” (ANDRADE, 1996, p. 61).

Já em 1942, o intelectual procura, na conferência intitulada posteriormente como “O Movimento Modernista”, fazer uma revisão acerca da atuação daquele grupo (que deveria servir não como herança, mas como lição), estabelecendo assim as principais contribuições daquele movimento para o Brasil e para a inteligência nacional: “[...] o espírito modernista que avassalou o Brasil, que deu sentido histórico da Inteligência Nacional desse período, foi destruidor. Mas essa destruição, não apenas continha todos os germes da atualidade, como era uma convulsão profundíssima de realidade brasileira.” (ANDRADE, 1974, p. 242). Ou seja, encontram nesse tipo de comportamento, a chave para a imbricação das dimensões da cultura e da

política, que deveriam juntar esforços para a construção de uma modernidade entre nós.

Considerações finais

Conforme se pode acompanhar no desenvolvimento da primeira seção, entre o fim do século XIX e o início do século XX, a capital de São Paulo sofre uma impressionante transformação. O sucesso do café no mercado internacional – do qual a economia nacional se tornou inteiramente dependente – foi aqui apontado como a origem do *boom* demográfico ocorrido na capital paulista, que foi determinado, sobretudo, pela entrada maciça de imigrantes estrangeiros (subsidiados) e nacionais para servir de mão de obra às lavouras cafeeiras. Devido a este aumento populacional, as demandas se tornaram crescentes, principalmente aquelas referentes à modernização dos sistemas de transporte e comunicação, ou seja, seus processos de urbanização e industrialização se mostraram como resultados espontâneos (e improvisados) do lucrativo negócio cafeeiro e isto não se deu sem consequências.

O estado de São Paulo, e mais propriamente a sua capital, no período aludido, pode ser considerado uma elite economicamente hegemônica, em virtude do processo de modernização que teve ali o seu epicentro. Entretanto, ainda muito preso ao passado em termos culturais e espirituais, não podemos classificá-lo como uma elite propriamente moderna politicamente. Por efeito das inúmeras políticas visando à conciliação dos interesses de um empresariado industrial nascente com as oligarquias rurais ainda “reinantes”, o Brasil se modernizou sem, no entanto, ser moderno. Em outras palavras, as novas condições econômicas não se fizeram acompanhar de mudanças políticas e culturais. O presente não rompeu com o passado, ao contrário, ambos negociaram suas posições na construção de um Brasil “moderno”.

Já na segunda seção pode-se perceber que foi exatamente dentro deste caldo político, econômico, social e cultural, que surgiu o movimento modernista; e em um lugar que não poderia ser outro: a capital do estado mais rico do país. Como era inevitável, este movimento refletiria em si todas as ambivalências de seu lugar de origem.

Dessa maneira, a primeira geração modernista, majoritariamente composta por paulistas, se viu atravessada igualmente pelo dilema do localismo *versus* cosmopolitismo, ou tradição *versus* modernidade. Não conseguindo romper definitivamente com o gosto acadêmico e passadista das elites – e necessitando delas para financiar seus projetos artísticos –, mas também não deixando de absorver as novidades estéticas providas dos grandes

centros europeus (visto que São Paulo, naquele momento, já havia se tornado uma metrópole cosmopolita), os modernistas paulistas acabaram por absorver ambas as tendências; dando origem, assim, a uma estética particular, oportunamente nomeada por Sergio Miceli, como uma estética nacional-estrangeira.

Pelas negociações e concessões a que teve de se submeter para poder despontar e, sobretudo, para manter-se existindo, a tese de que essa primeira geração teria sido a mais combativa, inovadora e, portanto, a mais vanguardista dentro do movimento modernista, foi inúmeras vezes refutada; e da mesma maneira, o próprio nome do movimento (modernista) foi – e ainda é – colocado em dúvida.

Entretanto, e já para fins de conclusão, o questionamento sobre o quão vanguardista (ou o quão modernista) foi esse movimento, soa ele como um questionamento “fora do lugar”. Quando feito, não possui outra intenção senão colocar o modernismo que aqui nasceu dentro dos parâmetros comparativos com a Europa e suas vanguardas. Dentro da realidade brasileira, o modernismo teve o seu papel político e estético justamente por olhar para dentro, e não somente com os olhos de fora: o seu componente de vanguarda provém daí. Isso significa que deixou de receber as influências externas? Também não, mas deglutiu-as na medida de sua necessidade de atualização, de sua urgência em dar respostas às suas próprias vivências e às próprias contradições.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. de. Prefácio interessantíssimo. In: MEIRELES, C. **Cecília e Mário**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

ANDRADE, M. de. **Aspectos da literatura brasileira**. São Paulo: Martins, 1974.

BOTELHO, A. **De olho em Mário de Andrade**: uma descoberta intelectual e sentimental do Brasil. São Paulo: Claro Enigma, 2012.

BRITO, M. da S. **História do modernismo brasileiro**: antecedentes da Semana de Arte Moderna. 6.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

CANDIDO, A. **Literatura e sociedade**: estudos de teoria e história literária. 2.ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo (1880-1945)**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971.

FABRIS, A. Modernidade e vanguarda: o caso brasileiro. In: FABRIS, A. (Org.). **Modernidade e modernismo no Brasil**. Campinas: Mercado de Artes, 1994. p.09-26. (Coleção Arte: Ensaios e Documentos).

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

MICELI, S. **Nacional estrangeiro**: historia social e cultural do modernismo artístico em São Paulo. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

PETRONE, P. A cidade de São Paulo no século XX. **Revista de História**, São Paulo, v.10, n.21-22, p.127-170, 1955.

SCHWARZ, R. As ideias fora do lugar. In: SCHWARZ, R. **Ao vencedor as batatas**. São Paulo: Duas Cidades, 1992. p.11-31.

SEGAWA, H. **Prelúdio da metrópole**: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê, 2004.

LEITURA DAS CIDADES BRASILEIRAS: SEGREGAÇÃO E ESPOLIAÇÃO URBANAS

Matheus Henrique de Souza SANTOS

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

As cidades hoje são a maior intervenção da humanidade no meio em que habitam. Mas, se a cidade é o “mundo que o homem criou, então é nesse mundo que de agora em diante ele está condenado a viver”, assim “indiretamente, e sem nenhuma ideia clara da natureza de sua tarefa, ao fazer a cidade, o homem fez a si mesmo” (PARK, 1967 apud HARVEY, 2013, p. 27). Isto é, a cidade é o espaço de reprodução da humanidade, porém, para Maricato (2013, p. 20), “as cidades atualmente não oferecem o suporte necessário para que as pessoas possam alcançar seus objetivos.”

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

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

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

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

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

do mundo. Identificará também que a evolução do capitalismo é cheia de paradoxos e que nenhuma dessas esferas é dominante ou independente da outra (HARVEY, 2011).

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

Para tanto, na seção “O todo a reboque do capital” vamos apresentar a teoria de Harvey (2011) acerca das sete esferas de atividades no dinamismo do capital. Na sessão seguinte, “A segregação urbana e a justiça” de Flávio Villaça (2003), vamos adentrar a proposta de Villaça (2011) sobre a segregação urbana como um fenômeno que caracteriza a construção do espaço urbano, bem como suas benfeitorias e aparelhos públicos. A quarta sessão, “A espoliação urbana de Lúcio Kowarick”, aprofundará sobre a elaboração de variáveis que exploram e espoliam os trabalhadores nas cidades nas suas atividades cotidianas. Por fim, a conclusão vai buscar estabelecer conexão com o que foi elaborado por Harvey, quanto como o capital se reproduz, às teorias de segregação e espoliação urbanas criadas por Villaça e Kowarick, respectivamente, para assim termos uma metodologia de leitura sobre as cidades brasileiras contemporâneas.

O todo a reboque do capital

O fato que se impõe a nossa análise é que o lugar e o papel que as cidades assumiram desde o fim do século XX, no Brasil e no mundo ocidental, foram configurados a partir da “adoção das diretrizes e concepções neoliberais que reconfiguraram as relações entre capital, Estado e sociedade”, ou seja, a cidade passa a ser regida “por necessidades mais gerais de acumulação

e circulação do capital” (VAINER, 2013, p. 37). Mas, primeiramente, precisamos compreender em que momento o capital enxerga na modulação das cidades uma maneira de produzir e acumular excedente de capital.

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

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

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

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

A conexão simbiótica entre acumulação/circulação de capital com a produção das cidades ocorrerá, segundo Harvey (2011), na relação conflitante entre acumulação de capital e crescimento populacional. Para o autor,

ambos podem ser entendidos como consequência do outro, isso é, a população cresceu para que houvesse mercado consumidor e/ou acumulou-se, de forma intensa nas últimas décadas, para atender a demanda crescente da população. O fato é que essas pessoas necessitam atender suas necessidades básicas como sustento, moradia e reprodução, dessa forma, criam e transformam os lugares onde habitam.

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

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

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

Nossa proposta de análise das cidades brasileiras vai dialogar com as formulações, acerca da relação do Estado-capital, de Vainer (2013), Harvey (2011) e Bourdieu (2014) apresentadas. Dirá Kowarick (1979, p. 21-22) que nossa sociedade civil, não conseguindo criar “[...] formas de autodefesa no que diz respeito à preservação e conquista de bens e serviços urbanos de caráter básico [...]”, cristaliza uma visão de sociedade amorfa. O autor nos mostrará que esse olhar tem sido um ingrediente ideológico utilizado para

apoiar o controle que o Estado exerce sobre as iniciativas políticas das camadas populares. É o Estado funcionando mais uma vez como instrumento do capital e que, segundo a análise teórica de Harvey (2011), podem ser identificadas as esferas de atividades relações sociais e a concepções mentais do mundo.

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

O resultado desse processo histórico brasileiro será um Estado frágil e distante acerca das demandas sociais, e que vai refletir quanto às funções estatais nas questões urbanas. As cidades transfiguram uma disputa entre os que querem melhores condições e aqueles que as vêem como grande negócio, especialmente “para os capitais que embolsam, com sua produção, exploração, lucros, juros e renda” (MARICATO, 2013, p. 20). Rolnik (2013) analisa que a reforma urbana no Brasil, bem como o debate em torno das problemáticas urbanas, foi abandonada em um momento ainda de fragilidade da instalação de alguns avanços em políticas públicas urbanas nos contextos municipais nos anos de 1980 e 1990. E, segundo a autora, os governantes optaram por esse caminho, pois:

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

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

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

A segregação urbana de Flávio Villaça

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

Para Villaça (2011, p. 20), “[...] nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nossa sociedade.” O que o autor está querendo dizer é que a desigualdade está ligada na

essência de qualquer fenômeno que podemos observar na sociedade brasileira, pois ela é tão intrínseca na história do nosso povo e na estruturação de nosso Estado e instituições que, necessariamente, precisa estar no centro da investigação, bem como da explicação.

A partir do princípio da segregação como a mais importante manifestação da desigualdade em nossa sociedade, Villaça (2011, p. 20) vai desdobrar sua reflexão afirmando que “[...] a segregação urbana só pode ser satisfatoriamente entendida se for articulada explicitamente (e não apenas implicitamente ou subentendida) com a desigualdade [...]”, assim como com a dominação social. Quando Villaça trata sobre a relação da produção de desigualdade com a dominação social podemos traçar um paralelo com a teoria analítica de Harvey (2011) sobre o desenvolvimento e dinâmica do capitalismo na compreensão das sete esferas de atividades. Podemos traduzir a dominação social com a necessidade do capital de construir regras (arranjos institucionais e administrativos) para garantir o desenrolar de seu processo produtivo, criar simbolismo para legitimar suas ações (concepções mentais do mundo), recriar as relações sociais acerca do consumo (relações sociais) e mercantilizar (introduzindo mais uma esfera de atividade em nossa análise) a reprodução da vida cotidiana e da espécie, como foi identificado na seção anterior. Essa correlação também fortalece a tese de Villaça (2011) de que as reflexões e trabalhos que tratam da vida cotidiana devem ter na sua centralidade as desigualdades sociais e, dessa forma, romper com seu método tradicional.

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

O avanço no modelo de análise da segregação, de residencial ou bairros para regiões, nas cidades é importante para a melhor compreensão do fenômeno. Análises feitas por meio da segregação residencial nos leva,

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

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

Contudo, será sobre a análise do controle sobre o deslocamento espacial que Villaça (2011) irá nos apresentar o cerne de sua formação sobre segregação urbana. Sendo o tempo uma variável importantíssima na dinâmica do capital (o capitalismo vai buscar sempre acelerar a produção/consumo, por exemplo), surgirá a necessidade de controlá-lo. Na impossibilidade desse controle, a classe dominante, por meio do Estado e de aparelhos públicos

e privados, tomou para si a produção e reprodução do espaço urbano, dominando assim o deslocamento espacial, e consequentemente o tempo (VILLAÇA, 2011).

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

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

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

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

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

A espoliação urbana de Lúcio Kowarick

A análise por região geral da cidade, proposta por Villaça, nos possibilitou enxergar a segregação urbana na relação com toda a estrutura urbana e o surgimento de outras formas de segregação, que em uma abordagem que se utiliza de uma metodologia de identificação do fenômeno por bairro de uma cidade, suprimiria diversos aspectos da realidade social que dialogam como demonstramos com a teoria analítica de Harvey (2011) sobre o desenvolvimento paradoxal do capitalismo por meio das sete esferas de atividades. Também avançamos na compreensão do capital como produtor da essência desse modelo de urbanização, e o Estado como fio condutor para a elaboração das cidades como as conhecemos.

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

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

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

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

Primeiro Kowarick (1979, p. 59) se refere às condições de trabalho, ou “[...] mais precisamente às condições de pauperização absoluta ou relativa à que estão sujeitos os diversos segmentos da classe trabalhadora.” O Brasil, nação de capitalismo tardio, diferente dos países latino-americanos onde

foram criados enclaves exportadores, é um local onde o capital internacionalizado estabeleceu base industrial muito mais complexa e diversificada, voltada para a produção de produtos duráveis para consumo interno (KOWARICK, 1979). Essa característica singular da intervenção do capital multinacional em território brasileiro, descrita por Kowarick, é central na busca de compreensão da realidade das cidades brasileiras, pois o Estado já é instrumento de legitimação da ação do capital e da manutenção de privilégios locais. A partir dessa realidade se soma a necessidade de garantir os negócios dessas organizações estrangeiras. Por isso, para Kowarick (1979, 2000), o Estado cumprirá no Brasil, a serviço da classe dominante, um papel gritante de criar regras e simbolismos para estabelecer a ordem necessária para que o capital se reproduza sem maiores contestações. Aqui, são identificadas mais uma vez as esferas de atividades que falam sobre o desenvolvimento do capital buscando arranjos institucionais e administrativos, relações sociais, processos de produção e trabalho e, principalmente, a elaboração de concepções mentais do mundo que possibilitam uma relação harmoniosa dos superexplorados com o Estado e exploradores, e a recepção amistosa dessas organizações privadas multinacionais.

O segundo processo, base da teoria de Kowarick (1979, 2000), oriundo desse primeiro, é o qual os trabalhadores e suas famílias, já superexplorados no campo do trabalho e do emprego, são de maneiras diversas espoliados no cotidiano de sua subsistência por aqueles que dominam os meios de produção, e pelo Estado para defesa de seus interesses e privilégios. Em outras palavras, as cidades brasileiras vão produzir a espoliação urbana, definida como um conjunto de extorsões que se realizam por meio da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo.

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

Haverá principalmente pós-redemocratização, um novo momento da relação do Estado com a classe dominante brasileira, nada que mude a essência proposta por Fernandes (1979). Por exemplo, sob a ótica da produção e fiscalização de moradias, Kowarick (1979) vai identificar que, ao longo das décadas, o Estado passa a assumir funções antes negligenciadas à iniciativa privada, ou seja, o que antes estava sob ação do privado torna-se

obrigatoriedade do Estado. Porém, a partir disso se criam novas relações com o setor privado e, assim, como identificado anteriormente na construção de aparelhos de mobilidade urbana para controle do tempo em Villaça (2011), aqui estamos nos referindo da mesma relação para a produção de moradias populares com contratação de empresas privadas. O que significa que não serão as demandas sociais norteadoras da ação estatal, em específico, e sim a necessidade do capitalismo mais uma vez em criar formas de acumulação e circulação do capital. O ambiente habitacional produzido pelo Estado será intrínseco à segregação e à espoliação urbana em nossas cidades, como mostra o autor.

Outro ponto que se soma a essa questão habitacional, é quando Kowarick, ao analisar a metrópole de São Paulo, identifica na produção de moradias uma forma de reflexão sobre a segregação e espoliação urbanas que vivem a grande massa de trabalhadores e suas famílias, bem como a exploração que lhes é imposta nas relações do emprego e de trabalho. A autoconstrução será, segundo o autor, a “solução mais importante do ponto de vista quantitativo na cidade de São Paulo”, sendo uma “[...] magnífica fórmula que o capitalismo dependente deflagrou para rebaixar o custo de reprodução da força de trabalho, compatibilizando uma alta taxa de acumulação com salários crescentemente deteriorados.”¹ (KOWARICK, 1979, p. 61). Esse modelo de moradia é realizado diretamente pelos trabalhadores/moradores, de maneira adicional e gratuita, levando muitos anos para a conclusão e resultando, durante esse tempo, na redução de outros elementos que compõem o consumo dessas famílias e em uma condição menor dos níveis mínimos de subsistência (KOWARICK, 1979).

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

¹ O autor fará duas ressalvas acerca da compreensão das autoconstruções. A primeira é que importante saber que muitas autoconstruções de moradias serão apoiadas por movimentos e organizações sociais e que vão configurar melhores, qualitativamente, lugares para habitação; a outra, que mesmo não abrindo mão da espoliação urbana intrínseca nesse modelo, será ele ainda o que levará os trabalhadores e suas famílias a terem suas casas próprias de forma mais barata.

A questão da moradia, para Kowarick, é central na formulação de todas as facetas da espoliação urbana. Para além dos processos socioculturais e políticos colocados até o momento, a moradia, em particular a casa própria, será nas “[...] metrópoles do subdesenvolvimento industrializado fator primordial no processo de inclusão-exclusão na vida dos trabalhadores.” (KOWARICK, 2000, p. 82-83). A moradia, como ambiente de “sociabilidade privada”, é palco de ajuda mútua, brigas, rivalidades, preferências, e do que o autor vai chamar de “estratégias privadas” das famílias, que em suma, significam primordialmente abrigo contra as tempestades do sistema econômico, indo até as decisões de “[...] quem sai para trabalhar, quem fica para cuidar das crianças, quem vem morar, quem está proibido de entrar na casa.” (KOWARICK, 2000, p. 82-85). Podemos traduzir essa reflexão na teoria de Harvey sobre a esfera de atividade da reprodução da vida cotidiana e da espécie se relacionando com as outras.

O que Kowarick está nos propondo é ampliar a compreensão de exclusão social e econômica, que não mais será apenas de materialidade objetiva (fruto do processo de exploração da força de trabalho e de seus desgastes), mas também de acesso aos bens de consumo coletivo e, no caso da casa própria, de consumo privado. A casa própria, para além de ser o bastião de enfrentando das mazelas do sistema econômico, vai se tornar², na sociedade capitalista, o principal símbolo de sucesso de vida das pessoas e famílias na construção de suas histórias, pois serão necessárias concepções de mundo individualizantes como essas para manter a estrutura simbólica que legitima o sistema.

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

A falaciosa ligação instintiva entre local de moradia e suporte a determinadas concepções sociais ou políticas – por exemplo, as áreas centrais

² Será por meio de discursos e significados simbólicos ao longo de mais de 50 anos, construídos e reproduzidos por governos, iniciativa privada e pelos próprios cidadãos contra a moradia de aluguel defendendo a casa própria a partir do imaginário da disciplina, da propriedade, da privacidade, do Lar e do sucesso, enquanto cortiços e favelas representam exclusão, miséria, desorganização e fracasso.

de São Paulo são díspares quanto aos padrões de renda e de espoliação urbana – difere-se da questão ambiental das moradias, ou seja, as moradias de habitações coletivas configuram uma marcante discriminação da própria existência. Kowarick (2000) vai afirmar que a casa própria, de moradia particular, construída com esforço e dedicação por longos anos, vem para se contrapor como refúgio no cenário de subdesenvolvimento industrializado, cuja principal característica acerca do espaço público é eminentemente de exclusão e violência. Banalização da violência cotidiana, a desigualdade perante a lei, apropriação privada da coisa pública que arruína as bases da República, desmoralização das regras e valores inerentes às instituições democráticas, vão retratar o espaço público violento e excludente em uma sociedade caracterizada pelo autoritarismo, oligarquia e clientelismo, baseada no favoritismo, arbítrio e na violência, tornando todos em subcidadãos públicos (KOWARICK, 1991).

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

Considerações finais

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

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

Serão essas influências que vão elaborar e gerir o processo de produção do espaço urbano, construindo o cenário onde nossas cidades e seus habitantes serão marcados profundamente pela exploração, se somando às segregações das mais diversas possíveis. Principalmente a segregação urbana e o contínuo e perene processo de dilapidação dos trabalhadores e suas famílias nas necessidades mais básicas de subsistência, a espoliação urbana.

Por isso que os conceitos de Villaça (2011), de segregação urbana, e de Kowarick (1979), de espoliação urbana, são importantes para a análise e compreensão da essência das cidades brasileiras, tendo como pano de fundo a teoria analítica de Harvey (2011) sobre a dinâmica do capitalismo. Como foi proposto por Villaça, é impossível compreendermos a questão urbana, seja a espoliação ou a segregação, se não dialogarmos direta e explicitamente com o processo de desigualdade e dominação, criado pela necessidade de acumulação de capital do sistema econômico e mantido por um Estado submisso aos privilégios de uma classe dominante. As cidades são o principal produto da humanidade, tendo o conceito de produto o infeliz sentido mercadológico.

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

REFERÊNCIAS

BOURDIEU, P. **Sobre o estado**. Tradução de Rosa Freire d'Águaiar. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

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

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, E. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013. p.25-32.

HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. Tradução de João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

KOWARICK, L. **Escritos urbanos**. São Paulo: 34, 2000.

KOWARICK, L. Cidade e cidadania: cidadão privado e subcidadão público. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.5, n.2, p.2-8, abr./jun. 1991.

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

MARICATO, E. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

ROLNIK, R. As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações. In: MARICATO, Erminia (et al.). **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1 ed. – São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p.07-12.

VAINER, C. Quando a cidade vai às ruas. In: MARICATO, E (et al). **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p.33-38.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, v. 25, n.71, jan./abr. 2011.

VILLAÇA, F. A segregação urbana e a justiça (ou a justiça no injusto espaço urbano). **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, [S.l.], ano 11, n.44, p.341-346, jul./set. 2003.

CEMITÉRIOS COMO ESPAÇOS DE CIDADANIA E LIBERDADE: REFLEXÃO TEÓRICA E AÇÃO PRÁTICA NA CIDADE DE SÃO PAULO

Michelangelo GIAMPAOLI

Para muitas pessoas, os cemitérios parecem locais sinistros e pouco atraentes, porém há outras que, ao contrário, conseguem construir durante suas vidas uma relação privilegiada com esses lugares específicos da morte. Os cemitérios sempre souberam exercer curiosidade e fascinação sobre muitas pessoas, não importa se pequenos e escondidos entre as árvores, localizados perto de uma remota aldeia de montanha, majestosos como o *Père-Lachaise* em Paris e o cemitério de *Staglieno* em Gênova, na Itália ou ainda o cemitério da Consolação em São Paulo. — E não são somente eles a possuir este poder: túmulos solitários, vestígios de antigas cruzes, ruínas que já foram teatro de choro, de lembranças e de orações — fonte de inspiração para escritores, poetas, pintores, ânimos sensíveis — também participam desta integração da morte na paisagem real e emocional dos vivos.

Para aqueles que vivem mais como uma óbvia promessa que como uma ameaça o “*nemini parco*”¹ que muitas vezes adverte o viajante na entrada das antigas necrópoles, pinturas como “O cemitério na neve” ou a “Cruz da Montanha” do pintor romântico alemão Caspar David Friedrich não são melancólicas paisagens que levam à tristeza, mas sim fragmentos de infinito que podem alimentar o sentido da vida.

Eu sou uma destas pessoas.

É também por isso que quando, em meados de 2016, a então superintendente do Serviço Funerário de São Paulo, Lucia Salles França Pinto, me perguntou se eu queria colaborar ativamente para o desenvolvimento de um projeto voltado à valorização e a “humanização” dos mais de vinte cemitérios públicos da cidade, não hesitei um só instante em dar uma resposta positiva, sentindo-me, de uma certa forma, “em casa”... Aliás, achei de extrema importância responder positivamente, pois não queria desper-

¹ Literalmente: “não poupo ninguém”. Frase frequentemente gravada nas entradas dos antigos cemitérios da Europa, cujo locutor é, evidentemente, a Morte.

diçar a oportunidade – infelizmente pouco comum para um antropólogo universitário – de poder juntar uma possibilidade de ação prática como servidor público à reflexão teórica, no meu caso referente à relação entre os seres humanos e os espaços consagrados à morte em área urbana².

Esta aproximação com o Serviço Funerário³ foi para mim extremamente importante, pois me permitiu descobrir como, nos dois anos precedentes ao contato comigo, já se realizava um processo de humanização desta autarquia e de seus espaços de atuação⁴. Apesar de ter sido interrompida pela mudança de gestão política na cidade, ocorrida a partir do dia 01 de janeiro de 2017, ainda considero esta experiência pioneira e, de uma certa forma, histórica, pelo menos aqui no Brasil⁵, pois conseguiu levantar a atenção dos munícipes sobre algumas das áreas mais encantadoras e menos conhecidas da cidade, produzindo resultados inesperados⁶ em termos de participação dos cidadãos e visitantes de São Paulo. Uma tentativa que, se não fosse por outra coisa que pelo seu valor de ‘homenagem à morte’, em uma época em que a relação entre o ser humano metropolitano e a conclusão da vida é, provavelmente, mais complexa do que nunca, já mereceria a maior atenção de cidadãos e pesquisadores.

É, então, dentro deste contexto que, ministrando palestras, participando de mesas-redondas e seminários, na dupla veste de antropólogo e de assessor técnico do Serviço Funerário, tentei desenvolver uma reflexão sobre o valor e o potencial dos cemitérios em área metropolitana, procurando mostrar – a partir de exemplos ilustres espalhados pelo mundo – como os

² A colaboração com o Serviço Funerário começou em meados de 2015, sendo oficializada em agosto de 2016; terminou no último dia do mesmo ano quando, com a mudança de prefeito, a superintendente e seus mais próximos colaboradores deixaram o cargo.

³ O Serviço Funerário (SF MSP) de São Paulo é uma autarquia vinculada à Secretaria Municipal de Serviços, que administra cemitérios, velórios e agências funerárias públicas, realiza cerimônias, sepultamentos e cremações, fiscaliza os particulares que tentam cobrar recursos financeiros para agilizar serviços públicos.

⁴ Entre 2014 e 2016 o Serviço Funerário desenvolveu, em parceria com a PUC-SP, o ‘Programa Memória & Vida’ por meio do qual articulou uma rica agenda de eventos culturais e de formação realizados nos cemitérios, com o objetivo de aproximar os cidadãos destes espaços pouco e mal conhecidos.

⁵ Existem, no Brasil, algumas associações que atuam com seriedade nesta área, como a ABEC (Associação Brasileira de Estudos Cemiteriais) ou o Memorial Funerário Mathias Haas, no estado de Santa Catarina. O que considero como ‘histórico’ é o interesse de uma prefeitura – aliás, da maior prefeitura do País – em promover uma mudança radical na gestão e na valorização de seus cemitérios.

⁶ Entre 2014 e 2016 o “Memória & Vida” trouxe dentro dos cemitérios de São Paulo – principalmente os da Consolação e do Araçá – milhares de visitantes, para assistir à concertos de música, peças de teatro, narrações de contos e histórias, sessões de cinema (o “Cinetério”) e feiras de troca de livros.

cemitérios públicos paulistanos podem se tornar laboratórios privilegiados em que construir (e encontrar) cultura e educação, fomentando a cidadania e construindo a comunidade.

As páginas que seguem são o resultado da sistematização destas reflexões.

Afastar e esconder: ainda temos medo da morte?

Eu sei, por experiência, quanto pode parecer estranha, quase paradoxal ou inoportuna, a tentativa de valorizar e homenagear a morte e seus territórios privilegiados, sendo ela um dos maiores tabus da sociedade contemporânea. Vivemos uma época em que, depois de séculos passados a construir laboriosamente o espaço e o ânimo dos vivos em relação com a centralidade – física, geográfica, simbólica – da morte e dos mortos (pensem nas grandes civilizações da antiguidade ou na idade-média na Europa), primeiro a sociedade “moderna” europeia e, em seguida, a sociedade contemporânea da globalização, consumista e capitalista, parecem ter multiplicado as forças para lançar a contraofensiva. Uma ofensiva que se desenvolveu à princípio próprio na Europa, onde foi planejado e colocado em prática um progressivo distanciamento, primeiramente geográfico e, logo, emocional, entre e os espaços da vida diária por um lado e os territórios e os símbolos da morte pelo outro.

À onipresença de uma morte que, durante séculos foi diariamente sofrida, provocada, observada, narrada por homens e mulheres reunidos em cidades constantemente atacadas e defendidas, atingidas por pragas e carestias, respondeu-se nos últimos dois séculos com a progressiva deslocação dos espaços que desta presença cotidiana da morte na sociedade eram testemunhos, quer dizer os locais destinados ao sepultamento dos corpos. Esconder a morte da visão, para afastá-la do pensamento e para criar a ilusão de que a morte pudesse, assim, perder o seu poder, enfraquecer-se, desaparecer da linha do horizonte...

A ingênua ilusão do mundo moderno e contemporâneo: acreditar que a morte possa ‘morrer’, ponto de vista paradoxal que, de uma certa forma, constitui as premissas para sua vitória final.

É, de fato, com Napoleão I, na França do Édito de Saint-Cloud (1804), que começa a nova cruzada contra os cemitérios paroquiais, retalhos de luto e de memória inseridos no coração pulsante do tecido urbano das cidades europeias em desenvolvimento. Segundo as novas normativas, oficialmente fundamentadas sobre razões de higiene “[...] *Il y aura, hors de chacune des villes ou bourgs, à la distance de trente-cinq à quarante mètres au moins de leur enceinte, des terrains spécialement consacrés à l'inhumation des morts.*”

(DÉCRET IMPÉRIAL SUR LES SÉPULTURES, 1804, Titre premier, Art. 1.2)⁷. Assim, milhares de restos humanos são exumados e centenas de antigos cemitérios demolidos. As dezenas e dezenas de outros espaços (como igrejas, templos, sinagogas) que, desde a Idade Média, eram destinados também a inumação (geralmente das famílias mais nobres) acabam sendo privados desta função. Procede-se ao planejamento e à construção de novas, grandes, funcionais – e, em alguns casos, efetivamente magníficas – necrópoles extramuros, ou seja, situadas fora das cidades, longe da vista e do pensamento.

O cemitério do *Père-Lachaise*, em Paris – inicialmente construído fora do perímetro urbano e hoje completamente integrado no centro da capital que veio crescendo – é o primeiro exemplo e o paradigma disso, configurando-se como uma das maiores obras primas da urbanística, do paisagismo e da arquitetura funerária mundial (GIAMPAOLI, 2010), obra do arquiteto Alexandre-Théodore Brongniart.

Inicialmente esnobado pelos habitantes de Paris, devido justamente à sua localização periférica e a preferência pelos antigos locais de sepultura, na época da Restauração o *Père-Lachaise* foi promovido através de uma campanha de propaganda que acabou convencendo os parisienses⁸: logo ele se tornou o cemitério mais importante de Paris e, com o decorrer do tempo, veio se transformando em um espaço muito mais museal do que funerário. Já faz muito tempo que suas características, acessórias, de museu ao ar livre e de parque, conseguiram deixar em segundo plano sua função principal de cemitério, tanto que a maioria dos dois milhões de turistas que anualmente o visitam costuma estranhar se, por acaso, seu passeio turístico cruzar um dos raros cortejos funerários ou alguns sepultadores procedendo com uma exumação. Espaço de arte, música, literatura, arquitetura, paisagem, cultura, lazer, diversão... é depois de um longo elenco de outras características – com certeza todas positivas – que a morte, de vez em quando, comparece entre os elementos constitutivos do cemitério (GIAMPAOLI,

⁷ Ficará fora de cada uma das cidades ou vilas, a uma distância de trinta e cinco e quarenta metros ou mais de sua saída, terreno especialmente dedicado ao enterro dos mortos (DECRETO IMPERIAL SOBRE OS SEPULTAMENTOS, 1804, Título I, Art. 1.2).

⁸ Os administradores de Paris decidiram transferir para *Père-Lachaise* os restos mortais de algumas “celebridades” da época, como Heloísa e Abelardo, Molière e La Fontaine, estimulando a curiosidade dos parisienses e seu desejo de compartilhar, pela eternidade, o mesmo terreno com figuras que foram muito admiradas. Hoje o cemitério ‘museu’ do *Père-Lachaise*, que em dois séculos de vida acabou acolhendo centenas de celebridades mortas em Paris (Frédéric Chopin, Oscar Wilde, Gioacchino Rossini, Allan Kardec, Edith Piaf, Jim Morrison...) é visitado a cada ano por mais de dois milhões de turistas (GIAMPAOLI, 2011).

2011). Somente graças a estas características que ‘escondem’ sua natureza funerária o *Père-Lachaise*, diferentemente da maioria dos outros, grandes, cemitérios parisienses situados em *banlieue*⁹ consegue participar de maneira constante da vida diária, econômica, cultural da capital francesa.

Por outro lado, podemos apontar e valorizar tal apropriação cotidiana que os vivos fazem do *Père-Lachaise*, evidenciando o potencial que um cemitério – porque o *Père-Lachaise* nunca deixou ou deixará de ser um território da morte – possui um laboratório privilegiado que constrói cultura, comunidade e cidadania em âmbito metropolitano. Voltarei, daqui a pouco, para este ponto central da minha exposição.

O exemplo de Napoleão foi logo seguido em todos os países onde o avanço tecnológico e uma visão ‘progressista’ da sociedade humana tornaram possível considerar as manifestações concretas da morte como algo com que já não estamos mais acostumados, herança das gerações anteriores, um irritante lembrete de precariedade – nossa e dos nossos bens materiais – que seria muito melhor esquecer. Com tudo o que nós temos que fazer, o progresso que devemos acompanhar e dirigir, os objetivos a serem alcançados, a última coisa com a qual queremos nos preocupar é a morte... Tanto necessários quanto indesejáveis, os novos cemitérios foram concebidos, desde o começo, por serem espaços periféricos, primeiramente do ponto de vista geográfico e, conseqüentemente, do ponto de vista simbólico: eles foram construídos o mais longe possível do centro da cidade e das regiões mais frequentadas pela elite econômica, para que os caminhos destes vivos não cruzassem inconvenientemente as pedras “avisadoras” abaixo das quais repousam seus pais e avós... Uma distância espacial que, quase necessariamente, acaba levando a uma distância emocional, com as visitas aos seres queridos sendo reduzidas ao mínimo (ou seja, ao dia dos finados e, talvez na época do Natal), devido à distância, à falta de tempo e de motivações.

E, quando o continuo crescimento das metrópoles acaba englobando alguns destes cemitérios antigamente construídos fora do perímetro urbano – como no caso do *Père-Lachaise*, hoje novamente central, porém em uma forma que pouco espaço deixa à percepção dele como espaço funerário – a realidade contemporânea do tempo contado, do consumo ilimitado e da felicidade a qualquer custo continua ensinando a “rejeitar

⁹ Situados em áreas mais periféricas da metrópole, os cemitérios de *Pantin*, de *Bobigny*, de *Bagneux* e muitos outros – cada um dos quais recebe diariamente dezenas e dezenas de recém-falecidos (diferentemente do *Père-Lachaise*) – são objeto de uma percepção muito mais sombria e desestimulante, e conseqüentemente ‘removidos’ da paisagem urbana da maioria dos habitantes e desconhecidos aos turistas.

longe da experiência do cotidiano” (URBAIN, 1989, p. 77) os lugares que são consagrados a morte.

O que é um cemitério, pela maioria das pessoas, pela maioria dos brasileiros? É um lembrete da precariedade nossa e dos nossos bens materiais. É um recado que nos diz que não podemos ser eternamente jovens, que não podemos ser eternamente lindos, e que não podemos viver eternamente. Um cemitério é um local onde se vai “uma vez na vida e outra na morte” (OSMAN; RIBEIRO, 2007, p. 02) e do qual sair quanto mais rapidamente possível, de modo que a nossa visita a uma das cidades dos mortos – às vezes obrigatória, no caso de um falecimento – não nos prive por muito tempo da contemplação da industriosa paisagem limítrofe, feita de asfalto e cimento, e nos permita de voltar logo para o conforto do plástico e do metal que compõem os “indispensáveis” carros, dentro dos quais passaremos horas no trânsito de São Paulo, de Roma, de Los Angeles, de Tóquio.

O desafio do *Homo metropolitanus* (LAPINSKI, 2011) à morte não passa apenas pela remoção e a neutralização – geográfica e emocional – dos espaços a ela destinados. Ele veio se articulando, principalmente a partir das últimas décadas, em pelo menos dois outros planos paralelos, sendo um mais concreto e o outro um pouco mais abstrato: estou me referindo ao progressivo sucesso da prática da cremação¹⁰ e, no segundo caso, ao processo de banalização midiática da morte e seu ‘aprisionamento’ dentro das telas das televisões e computadores.

Nos países em que o princípio da laicidade surgiu para enfrentar a influência da religião (por exemplo na França, na Inglaterra, Nos Estados Unidos, no Canadá, etc.) a prática da cremação tem sido capaz de conseguir uma importância social mais e mais considerável: considerada como uma escolha individual que, também, se torna mais higiênica e mais econômica que o enterro ou a inumação, ela é sobretudo capaz de reduzir tempos e espaços (e, por que não, sentimentos) do processo funerário. Além disso, no caso uma pessoa ou uma família optarem para a dispersão das cinzas do falecido em um lugar aberto (em um gramado¹¹, no mar, ou em um esgoto apenas fora do portão do *Père-Lachaise* como quis o escritor grego Elias Petropoulos) é a própria ideia de um espaço considerável a ser “concedido” à

¹⁰ Refiro-me ao sucesso ‘recente’ desta técnica funerária exclusivamente em relação aos países europeus e aos outros que pela cultura europeia – e pelas religiões cristãs – foram influenciados. Em outras regiões do planeta (Índia, Indonésia) esta técnica é adotada desde a Idade Antiga e faz parte de elaborados rituais funerários.

¹¹ No cemitério do *Père-Lachaise* foi construído o primeiro *Jardin du Souvenir* (Jardim da Lembrança), um gramado no qual é possível espalhar as cinzas dos falecidos. Apesar do nome dado a este espaço, a regulamentação proíbe que qualquer placa revelando o nome dos cremados seja colocada no gramado.

morte e com o qual ter que se relacionar – mesmo que seja para mantê-lo o mais longe possível – que acaba sendo radicalmente questionada. As cinzas desaparecem, os monumentos são desnecessários, a memória – individual e coletiva – corre o risco de se perder. Se, durante séculos, optar pela cremação significou afirmar a liberdade individual respeito aos valores religiosos dominantes, e neste sentido ela deve ser respeitada, ao mesmo tempo me parece oportuno não subestimar a contribuição (muitas vezes inconsciente) que a propagação de tal prática pode proporcionar no processo de remoção da morte – e, consequentemente, da memória, e da identidade – do cenário visual e emocional da nossa sociedade.

Se isso não fosse suficiente, a morte, entendida como experiência real, natural, biológica, parece ter perdido pelas estradas do Ocidente e de muitos países em desenvolvimento capitalista o respeito e a consideração que a cotidianidade de suas manifestações outrora gerava (THOMAS, 2006)¹². Onipresente nas telas de televisões, computadores e videogames que a transmitem, repetem, manipulam e a espetacularizam, tal excesso de produção na mídia parece ter sido progressivamente acompanhada pela percepção (e a esperança) que seja suficiente desligar esses dispositivos para desligar a morte e voltar para a vida cotidiana. Uma esperança ainda mais forte quando escolhe-se viver em grandes condomínios bem fechados e ultra vigiados – São Paulo está cheia deles – dos quais sair somente de carro, para ir trabalhar ou fazer compras em lugares também ultra seguros e protegidos. Uma sensação de “segurança” – alguns de nós chamariam isso de “prisão dourada” – a partir da qual espiar incessantemente o fim da vida dos outros, assistindo e reassistindo imagens de assaltos, assassinatos, massacres, próximos e distantes¹³, até o momento em que dá vontade de desligar a tela, fazendo de tudo para não pensar que um dia, outros, poderiam estar sentados em um sofá assistindo a nossa própria morte.

Se, até a primeira parte do século passado, também na nossa sociedade “[...] a morte de um homem modificava solenemente o espaço e o tempo de um grupo social que podia estender-se à comunidade toda.” (ARIÈS, 1981, p. 309), para aqueles de nós que nasceram ou que residem em um bairro burguês de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Paris, de Chicago e

¹² Respeito e importância social que, ainda, podem ser encontrados naquelas áreas do nosso planeta – às vezes muito mais próximas de nós do que pensamos, como periferias e distritos periurbanos – nas quais os termos “sobreviver” e “viver” coincidem (LE BLANC, 2009; PINHEIRO, 2011).

¹³ É suficiente ligar a televisão, a qualquer hora da tarde ou da noite, para poder assistir a um dos inúmeros programas (Brasil Urgente, Cidade Alerta, etc.), que fazem um show cotidiano e repugnante da violência urbana, da morte e da dor.

assim por diante, a morte (bem como o nascimento) acabou se tornando um acontecimento cada vez menos “natural” e doméstico. Hoje em dia se nasce em um hospital ou em clínicas (privadas, a serem bem pagas e, muitas vezes, com a operação cesariana como única possibilidade) onde é possível aproveitar de um complexo apoio médico-científico-burocrático, um tempo desconhecido e agora tão “necessário”. Sobreretudo, mais e mais frequentemente, as pessoas morrem longe de casa. E mesmo se isso não acontecer em uma estrutura especializada em, entre outras coisas, fazer morrer as pessoas em condições de segurança e de esterilidade – pois a morte ocorreu, de repente, em uma estrada ou outro um espaço público, ou dentro de uma ambulância – de qualquer maneira é para um hospital antes e para o necrotério depois que o cadáver vai ser levado. A volta para casa, antigamente tão essencial para que o falecido pudesse ser tocado, vestido, chorado uma última vez – como parte de um complexo caminho ritual de elaboração e aceitação da perda, em que a ausência fosse bem honrada, permitindo um sucessivo retorno à vida social¹⁴ – não é mais percebida como tão necessária¹⁵. Delegando para específicas estruturas a gestão da morte e, mais concretamente, dos mortos, uma sociedade acaba delegando também o dolorido processo – real e ritual – que durante séculos tem acompanhado o fim da vida, e que tão pouco parece se encaixar nos mitos e nos ritmos da sociedade Ocidental do século XXI. Ao torná-la rotina hospitalar, tecnicizada, burocratizada, nossa sociedade procurou tirar o contato direto com a morte do horizonte da nossa experiência cotidiana (KÜBLER-ROSS, 1974), antes de transformar um corpo em cinza em duas horas, ou esquecê-lo em um cinzento cemitério de periferia.

Recuperar a morte para melhorar a vida

Diante disso tudo, os organismos encarregados da gestão da morte e dos mortos – como o poder público e, neste caso específico, o Serviço Funerário da cidade de São Paulo – podem se comportar de duas maneir-

¹⁴ Sobre este assunto, é impossível não mencionar os trabalhos do historiador Philippe Ariès (1975, 1981) sobre a morte no Ocidente, as práticas e as construções simbólicas que o ser humano produziu com relação a ela, as sucessivas reflexões de Norbert Elias (2001) e, complementarmente, o texto fundamental de Arnold Van Gennep (1987) sobre os ritos de passagem. Vale também a pena assinalar o magnífico filme japonês *Okuribito* (A Partida), de 2008, do diretor Yojiro Takita.

¹⁵ Uma pesquisa conduzida em 2010, em Portugal, sobre a preferência do local de morte, aponta – entre outras coisas – como a frente de um 87% de pessoas que escolheriam como local preferido em que morrer sua própria casa, 62% dos óbitos ocorreram em estruturas hospitalares (GOMES et al., 2013).

ras: eles podem desempenhar passivamente seu papel, aprontando um serviço funerário pelo menos decente, limitando-se a receber, classificar e enterrar os corpos, tentando racionalizar o máximo possível os custos, os tempos e, ainda mais importante, os espaços funerários, sendo, deste modo, a expressão perfeita do sistema que os produziu, onde o corpo é, também, mercadoria, algo que alimenta um sistema econômico por vezes ilegal e imoral¹⁶. Todavia, eles podem resolver se tornar uma espécie de vírus - ou melhor, um antídoto – para este sistema consumista em que o corpo morto parece ser principalmente um ‘problema’, algo a ser esquecido quanto mais cedo possível. Isso significa, para aqueles que escolhem esta segunda possibilidade, decidir por agir ativamente, aproveitando de suas tarefas e competências para fazer da morte algo que seja útil para melhorar a qualidade de vida dos habitantes de uma cidade. Este trabalho pode ser desenvolvido elaborando ideias, construindo projetos e incentivando iniciativas capazes de modificar a percepção que a maioria das pessoas aprendeu a ter da morte (e de seus espaços), percebida como algo irremediavelmente macabro, triste e dolorido.

É possível, por exemplo, trabalhar a relação entre o ser humano e a morte desenvolvendo estratégias de caráter social e coletivo por meio das quais acompanhar da forma mais adequada a experiência subjetiva de cada indivíduo confrontado, cedo ou tarde, com a perda de um ente querido ou conhecido. O trágico evento da morte de uma pessoa pode, assim, se tornar um momento para construir formas concretas de assistência¹⁷ e solidariedade (por exemplo, incentivando a doação de órgãos) e, em um sentido mais amplo, um meio para construir cidadania em um contexto metropolitano em que, muitas vezes, as relações entre os vivos são marcadas pela fugacidade, pela precariedade e a perda do sentimento de comunidade (PÉTONNET, 1987; AGIER, 2011).

¹⁶ Na cidade de São Paulo não são permitidas funerárias particulares, sendo este serviço de competência exclusiva da Prefeitura. Existem, todavia, “corretores” ilegais que, aproveitando da situação emocionalmente difícil que acompanha o falecimento de um ente querido, estacionam perto das agências funerárias públicas e aproximam-se das famílias, cobrando dinheiro para “facilitar” as questões burocráticas.

¹⁷ Dentro do Projeto “Memória e Vida” inscreve-se a parceria entre o Serviço Funerário e o LeLu, o Laboratório de Estudo e Intervenções sobre o Luto da PUC-SP: além de fornecer acompanhamento psicológico aos familiares de recém-falecidos, os profissionais do LeLu monitoram a atividade dos trabalhadores nos cemitérios, considerados como uma categoria a alto risco emocional, devido ao contato cotidiano com a morte e suas manifestações. Outra parceria desenvolvida pelo Serviço Funerário, em 2016, foi com o departamento de psicologia da Universidade Nove de Julho de São Paulo, cujos estagiários foram convidados a trabalhar no IML da cidade para humanizar o atendimento dos familiares de pessoas falecidas.

Além disso, a morte nos oferece também outro recurso para alcançar o objetivo: ela nos oferece os próprios cemitérios como espaços concretos e disponíveis, cujas características os tornam ao mesmo tempo lugares privilegiados da memória individual e coletiva, religiosa e cívica, possíveis museus ao ar livre, parques e áreas verdes a disposição dos pedestres¹⁸, aulas sem paredes nas quais oferecer aulas de arte, história, arquitetura, literatura, botânica, antropologia... Em uma palavra, espaços de cidadania.

É nesta perspectiva que devem ser lidas todas as iniciativas realizadas no período 2014-2016, com o intuito de convidar os munícipes para dentro dos cemitérios paulistanos: a realização de peças de teatro e de corais nas capelas dos cemitérios, visitas guiadas diurnas e noturnas ao patrimônio histórico-artístico, feiras de troca de livros, projeção de filmes, narração de histórias no túmulo do Monteiro Lobato no cemitério da Consolação, organização de seminários e mesas redondas em parceria com universidades e assim por diante.

A única recomendação, neste sentido, é saber conciliar todas estas possíveis formas de apropriação que os vivos podem imaginar, com a necessidade de não esquecer a apropriação mais “legítima” que pode ser feita dos cemitérios: a de locais de recolhimento, de lembrança e também de dor. Viver os cemitérios de maneira positiva não significa transformá-los em parques de diversão, pelo contrário, significa desfrutar todo o grande potencial que eles possuem justamente em quanto territórios da morte.

Não fosse por todo este potencial, a morte – e a construção de uma ‘nova’ relação com ela – já teria um valor, só aparentemente paradoxal, na elaboração da qualidade da vida cotidiana em âmbito urbano. Em uma palavra, muito moderna, é possível “investir” na morte para conseguir muitas coisas a serem entregues aos vivos.

O desafio – tanto do pesquisador quanto do servidor público – é, portanto, aquele de contribuir em modificar o olhar dos outros seres humanos metropolitanos sobre estes espaços, auxiliando na construção de uma visão mais descontraída, menos assombrada (e, possivelmente, menos superficial) com relação à morte e, especificamente, com os cemitérios.

São Paulo precisa de seus cemitérios públicos

Os cemitérios paulistanos – todos e particularmente os cemitérios monumentais – são, fundamentalmente, espaços de sobrevivência. São

¹⁸ Os vinte e dois cemitérios públicos são a segunda maior área verde da cidade, com mais de três milhões de metros quadrados.

interstícios da “supermodernidade” (AUGÉ, 1992) que sobreviveram ao caótico e desenfreado “desenvolvimento” metropolitano que destruiu quase totalmente o patrimônio histórico, artístico, arquitetônico e paisagístico da cidade. A cidade de São Paulo perdeu, para sempre, noventa por cento do seu patrimônio antigo (prédios, casarões, igrejas, esculturas) porque nunca foi feita a distinção – fundamental – entre ‘antigo’ e ‘velho’. Um prédio construído no final do século XIX ou no começo do século XX foi considerado um edifício ‘velho’, ultrapassado, inútil porque que não dispõe de espaço suficiente para colocar muitos carros e porque não tem elevador... ‘Vamos derrubar este prédio, vamos construir um outro mais moderno, vamos construir um shopping, vamos construir um estacionamento de oito andares...’ Assim foi destruída, junto com milhares de edifícios, boa parte da memória da cidade dos vivos!

Por isso, os cemitérios são espaços de resistência.

Os cemitérios da Consolação, do Araçá e o São Paulo, para citar apenas os mais famosos, são ilhas de humanidade, de calma e de cultura no meio do caos metropolitano, espaços que sobreviveram ao ‘desenvolvimento’ da cidade e que, hoje em dia, são receptáculos excepcionais de história, de memória individual, familiar e coletiva, de arte e de cultura. Tornaram-se espaços ao mesmo tempo protegidos, que protegem e que temos que proteger: protegidos, porque felizmente resistiram a destruição do patrimônio histórico-arquitetônico de São Paulo; que protegem, pois por isso eles são refúgios, que abrigam um grande e inestimável patrimônio material e imaterial; que temos que proteger, enfim, porque eles são ameaçados tanto pelo preconceito e o estigma quanto, mais concretamente, para a falta de cuidado, os roubos e atos de vandalismo.

Considero o cemitério São Paulo, por exemplo, situado no bairro de Pinheiros, como um dos cemitérios monumentais mais bonitos, mais educativos, e menos conhecidos (por enquanto) da América Latina na qual, aliás, não faltam ilustres exemplos deste tipo de cenário. Desde muito tempo o *Panteón de San Fernando* na Cidade do México, a *Necrópolis de Cristóbal Colón* em La Havana, o *Cementério de la Recoleta* em Buenos Aires – assim como muitos outros na Itália, na França, nos Estados Unidos, na Suécia¹⁹ – são (também) espaços de arte, de cultura, de lazer. A boa notícia é que o cemitério da Consolação e o cemitério São Paulo – assim como o cemitério de São João Batista no Rio de Janeiro, e muitos outros no país – contêm o mesmo potencial, apesar de ainda não serem percebidos como tais.

¹⁹ Em Estocolmo, O *Skogskyrkogården* ou Cemitério do Bosque é um imenso parque/ cemitério que, por suas características arquiteturais e paisagísticas, está classificado desde 1994 na lista da UNESCO relativa ao Patrimônio Mundial da humanidade.

O que quero dizer, é que não é novidade nenhuma pensar nos cemitérios como lugares da morte encantadores e convidativos. Quando falo disso, aqui no Brasil, a maioria das pessoas costuma responder da seguinte maneira: “Ah, mas aqui, no Brasil, nós temos uma cultura diferente, que faz com que a relação com a morte seja meio que complicada [...]” E também: “O cemitério é um espaço esquisito, com o qual nós temos uma certa dificuldade a lidar.”

Não há nenhuma dúvida de que a Itália, a França, a Suécia, o México e os demais países tenham, cada um deles, sua cultura e sua história, diferentes entre elas e da brasileira. Entretanto, nenhum destes países surgiu ou se consolidou histórica ou culturalmente tendo uma relação privilegiada com os cemitérios. Essa relação foi construída.

Os cemitérios monumentais da Europa (o *Père-Lachaise* em Paris, *Staglieno* em Gênova, o Cemitério Monumental de Milão) e os da América Latina que acabei de mencionar, não são muito mais antigos do que, por exemplo, o cemitério da Consolação. O cemitério do *Père-Lachaise* foi criado em 1804, quer dizer cinquenta anos antes do cemitério da Consolação: não é muito tempo. Historicamente, é um tempo extremamente curto. Por outro lado, há cerca de cento e cinquenta anos que a cidade de São Paulo possui o cemitério da Consolação e um século desde que foi inaugurado o cemitério São Paulo.

Está na hora de construirmos uma visão diferente dos cemitérios, de valorizar e frequentar estes locais, pois eles são tesouros que muitas vezes nem sequer sabemos que existem: majestosos, calmos (sim, existem locais calmos em São Paulo!), aconchegantes e – em uma cidade entre as mais caras do mundo, na qual quase tudo tem que ser pago – gratuitos. Lugares públicos e que devemos lutar para manter públicos. Acredito que seja muito importante pensar no interesse público, porque o interesse público é o interesse de cada um de nós, é a qualidade do nosso presente e a garantia do futuro de quem virá depois de nós. Entender isso não é somente construir um espaço urbano melhor para nós, mas também para quem virá depois de nós. Cuidando das nossas cidades, dos nossos cemitérios, valorizando nossos espaços funerários não estamos pensando somente em nós, mas também em nossos filhos e netos. De certa forma, sendo altruístas e cidadãos.

Os cemitérios podem tornar-se, tanto por iniciativa de uma administração clarividente quanto pela própria atitude de qualquer um de nós, espaços de encontro público, de educação pública, de discussão, de apropriação cotidiana pelos vivos. Espaços – para retomar duas palavras extremamente importantes, das quais precisamos muito – de cidadania e de civismo.

Nesta perspectiva, adquirem pleno sentido as iniciativas feitas pelo Serviço Funerário de São Paulo para promover a imagem dos cemitérios públicos como parques de memória. Em outubro de 2015 foi inaugurado o ‘Jardim Cálice’, no cemitério Dom Bosco (ou de Perus), localizado na periferia norte da cidade. Trata-se de um projeto paisagístico no qual, atravessando um caminho de pedras – representação da ditadura militar no Brasil – o visitante chega enfim em uma área repleta de árvores floridas, que representa o início da democracia, em 1985. O parque quer ser uma homenagem a todos aqueles que, durante a ditadura, ali foram enterrados em valas comuns, sem identificação, e cujos restos foram descobertos na década de noventa. Um tributo que é também um passo importante na busca de recuperação da memória de todos aqueles que lutaram para construir um país melhor e uma ferramenta para informar as pessoas – especialmente os mais jovens – sobre o que aconteceu no Brasil em um determinado período histórico, não tão remoto. Uma forma de não esquecer e lembrar sempre a necessidade de lutar pela manutenção da democracia, ou seja, neste caso o cemitério é um instrumento de resistência, de luta e de representação da liberdade do povo brasileiro.

Recentemente foi criado, no grande cemitério da Vila Formosa, na zona leste de São Paulo²⁰ outro jardim, chamado “Pra não dizer que não falei das flores”, inspirado pelo título de uma canção do autor Geraldo Vandré, lançada em 1968 e imediatamente censurada e proibida durante muitos anos, tornando-se assim um hino da resistência do movimento estudantil contra a ditadura militar. Este jardim se configura como uma área de lazer que também é mais um ponto de referência para a memória coletiva, sendo situado em um local em que foram encontrados restos mortais de desaparecidos políticos. Ainda mais especificamente, o jardim é uma homenagem a Sergio Correa e Virgílio Gomes da Silva, ambos torturados e mortos durante a ditadura.

A passagem da dor à lembrança, do esquecimento à memória, da apatia à cidadania não é tão complicada como, aparentemente, pode parecer.

Palavras finais

Um convite que eu quero fazer, para quem vai leu estas páginas, é o seguinte: Entrai nos cemitérios! Não tenhais medo! Entrai a pé – por

²⁰ Acredito que seja importante destacar como ambas estas iniciativas sejam realizadas em cemitérios periféricos os quais, mesmo não possuindo um patrimônio artístico rico e monumental, têm características específicas importantes e são situados em regiões densamente povoadas e, às vezes, pobres da cidade.

favor – deixando o carro ou a motocicleta do lado de fora. Aprendeí (ou re-aprendeí) a ir a pé, que também faz bem para a saúde. Andei pelos cemitérios calmamente, aproveitando destes espaços, olhando para a paisagem, a natureza, os monumentos funerários e as esculturas, não para o relógio e o velocímetro.

Ser pedestre – a cada vez que for possível – é um dos primeiros e mais importantes atos de cidadania para quem mora no espaço urbano. Além disso, é uma condição que permite descobrir a cada dia mais um pedaço do patrimônio histórico, artístico e cultural que as cidades abrigam, e que em São Paulo é excepcionalmente representado dentro dos cemitérios monumentais.

Decidir passear em um cemitério permite descobrir, por exemplo, materiais hoje em dia quase “alheios” à nossa vida metropolitana, como o mármore e outros tipos de pedra, ou como o bronze, utilizados na realização das centenas de obras de arte “perdidas” nestes cemitérios. Hoje em dia, estamos muito acostumados com plástico, com concreto, com metais de pouco valor que são outra coisa a despeito das pedras e do bronze com os quais artistas excelsos²¹ deram forma à necessidade de uma cidade e de uma população de fixar e transmitir sua história, contribuindo assim para a construção – no sentido mais concreto desta palavra – da memória coletiva, da educação pública e de uma verdadeira consciência cívica. O Brasil é um país importante que tem uma história significativa: esta história não se encontra somente em Ouro Preto, em Tiradentes, em Paraty. Ela está também aqui, perto de nós, até na ultramoderna São Paulo, dentro dos seus cemitérios monumentais. E, junto com esta história ultra centenária, há memória, há educação, há esperança.

Nós podemos reconquistar o privilégio de aproveitar destes espaços. Podemos ser, de certa forma, ‘bandeirantes’ – em um sentido somente e completamente positivo – descobrindo que nos cemitérios há uma quantidade de locais e de símbolos extraordinários, desconhecidos à maioria da população.

Descobrir, conhecer, e então compartilhar com os outros são conquistas que constroem a cidadania e que ocorrem somente – e isso vai permitir fechar o círculo que abri no começo deste discurso – quando nós conseguimos nos libertar dos estereótipos e dos preconceitos, tomando a decisão de enfrentar e de superar o choque causado pelo improvisado questionamento

²¹ Muitos dos principais artistas brasileiros e, especificamente, paulistanos, deixaram obras primorosas nos cemitérios da cidade: Galileo Ugo Emendabili, Alfredo Olini, Rodolpho Bernardelli, Nicola Rollo, Victor Brecheret, Francisco Leopoldo e Silva, Nicolina Vaz de Assis, Antelo Del Debbio, só para citar os mais famosos.

de um dos princípios da “civilização” metropolitana contemporânea: o princípio segundo o qual a morte é um evento ‘incivil’, brutal, exclusivamente assustador, que deve ser necessariamente excluído do nosso dia-dia. O princípio pelo qual qualquer relação com a morte deve ser, pelo menos, mediada pela distância ou pela tela de um computador ou televisão²² que reproduzem uma imagem exclusivamente violenta, brutal, e não natural dela.

Talvez, parte do nosso papel como cientistas sociais seja justamente sair das torres de marfim universitárias para confrontar este sistema midiático, exigindo – nem pedindo – mais a cultura, informação qualificada e história para população, talvez apresentando os próprios cemitérios de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Salvador, de Porto Alegre como espaços tanto de morte quanto de conhecimento e instrução. Seria, talvez, possível explicar que a morte não é somente um susto, uma tragédia: a morte é uma obviedade, um evento natural, algo que já é parte de nós desde o momento em que nascemos. Poderíamos afirmar com equilíbrio que todo mundo vai morrer e que isso não significa somente perda e desespero, mas também a possibilidade de se tornar parte da paisagem funerária, que pode ser uma paisagem muito poética, educadora e inspiradora, pelo presente e pelo futuro.

É preciso que nós nos reapropriemos da morte como evento natural.

Para fazer isso, precisamos construir uma ‘nova’ cultura do tempo, enxergando-o não mais como cruel inimigo do homem metropolitano, mas sim como um potencial e precioso aliado. A este respeito acho primorosa uma contribuição do recentemente falecido sociólogo Antônio Cândido, citada pela escritora Eliane Brum (2015) em uma entrevista que ela deu à jornalista Camila Appel, pelo seu blog *Morte sem tabu*:

Acho que uma das coisas mais sinistras da história da civilização ocidental é o famoso dito atribuído a Benjamim Franklin: ‘tempo é dinheiro’. Isso é uma monstruosidade. Tempo não é dinheiro. Tempo é o tecido da nossa vida. É esse minuto que está passando. Daqui a 10 minutos eu estou mais velho, daqui a 20 minutos eu estou mais próximo da morte. Portanto, eu tenho direito a esse tempo. Esse tempo pertence a meus afetos. É para amar a mulher que escolhi, para ser amado por ela. Para conviver com meus amigos, para ler Machado de Assis. Isso é o tempo. E justamente a luta pela instrução do trabalhador é a luta

²² Já mencionei alguns dos programas televisivos que ocupam boa parte do horário da tarde na televisão brasileira, com o objetivo – pelo menos na minha visão – de assustar a população, sendo que um povo assustado acaba abrindo mão, com maior facilidade, de alguns de seus direitos, em troca de promessas de segurança.

pela conquista do tempo como universo de realização própria. A luta pela justiça social começa por uma reivindicação do tempo: ‘eu quero aproveitar o meu tempo de forma que eu me humanize’. As bibliotecas, os livros, são uma grande necessidade de nossa vida humanizada.

Os cemitérios também, permito-me complementar.

Deixando o carro na garagem, pegando um transporte coletivo, fazendo um passeio, curtindo uma praça ou um parque, entrando – a pé – em um cemitério, é possível reencontrar uma relação mais humana com o tempo e consigo mesmo. Um cemitério, assim, pode se tornar o lugar em que nós descobrimos que o tempo – e, junto com ele, a morte – podem ser nossos companheiros na construção do conhecimento, da memória, do humanismo, da cidadania – em uma palavra, da vida – em área urbana e metropolitana.

REFERÊNCIAS

AGIER, M. **Antropologia da cidade**: lugares, situações, movimento. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.

ARIÈS, P. **O homem diante da morte**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1981.

ARIÈS, P. **Essais sur l’histoire de la mort en Occident**: du moyen âge à nos jours. Paris: Éditions du Seuil, 1975.

AUGÉ, M. **Non-lieux**: introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris: Le Seuil, 1992.

BRUM, E. **Entrevista com Elaina Brum**. Entrevistadora: Camila Appel. Blog Morte sem Tabu, 20 ago. 2015. Disponível em: <<http://mortesemtabu.blogfolha.uol.com.br/2015/08/20/entrevista-com-eliane-brum/>>. Acesso em: 28 set. 2017.

DÉCRET IMPÉRIAL SUR LES SÉPULTURES. **Bulletin des Lois de l’Empire Français**, Paris, 4e série, n.5, p.75-80, 1804. Impr. impériale, brumaire an XIII.

ELIAS, N. **A solidão dos moribundos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

GIAMPAOLI, M. **Il cimitero di Jim Morrison**. Viterbo: Stampa Alternativa, 2011.

GIAMPAOLI, M. Paris: una capitale alle porte della città dei morti. In: ALLOVIO, S. **Antropologi in città**. Milão: Unicopli, 2010. p. 125-142.

GOMES, B. et al. **Preferências e locais de morte em regiões de Portugal em 2010**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2013.

KÜBLER-ROSS, E. **Questions and answers on death and dying**. New York: MacMillan, 1974.

LAPINSKI, J. L. Homo Metropolitanus as a new flâneur: a wander through significant city places. In: EFE, R.; OZTURK, M.; ATALAY, I. **Natural environment and culture in the mediterranean region II**. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2011. p. 27-36.

LE BLANC, G. **L'invisibilité sociale**. Paris: PUF, 2009.

OSMAN, S. A.; RIBEIRO, O. C, F. Arte, história, turismo e lazer nos cemitérios da cidade de **Licere**, Belo Horizonte, v. 10, n. 1, p.01-15, abr. 2007.

PÉTONNET, C. L'anonymat ou la pellicule protectrice. In: PÉTONNET, C. **Le temps de la réflexion VIII**. Paris: PUF, 1987. p. 247-261. (La Ville Inquiète).

PINHEIRO, D. A cidade-espetaculo e as favelas: visibilidade e invisibilidade social da juventude no Rio de Janeiro. **Contexto & Educação**, Ijuí, ano 26, n. 85, p.91-115, 2011.

THOMAS, L. V. **Morte e potere**. Torino: Lindau, 2006.

URBAIN, J.-D. **L'archipel des morts**: le sentiment de la mort et les dérives de la mémoire dans les cimetières d'Occident. Paris: Payot, 1989.

VAN GENNER, A. **Os ritos de passagem**. Petrópolis: Vozes, 1987.

PARTE II

OLHARES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE ARARAQUARA

ATIVIDADE FERROVIÁRIA E URBANIZAÇÃO EM ARARAQUARA: UMA INTERPRETAÇÃO HISTÓRICO-SOCIOLÓGICA

João Lucas Faco TZIMINADIS
Matheus Felipe SILVA

Tendo em vista que no desenvolvimento das sociedades modernas a produção do espaço urbano está vinculada à integração desses mesmos espaços a dinâmicas econômicas, culturais e funcionais, o presente trabalho busca refletir acerca dos impactos dessa lógica integradora ao longo do processo de modernização em suas diversas etapas, observando seu aspecto dinâmico – e como essa dinâmica se reflete em transformações do próprio ideal de cidade e, consequentemente, das experiências urbanas concretas. Para essa finalidade, nos debruçaremos sobre o caso da desativação da atividade ferroviária do centro urbano de Araraquara, suas possíveis consequências no âmbito do desenvolvimento econômico e social desse *espaço*, bem como na dimensão simbólica e seu significado histórico presente nesse *lugar*.

Com a finalidade de contextualizar o problema tratado, faz-se necessário explicitar de que forma o espaço urbano passa por adaptações que se reportam a demandas de seu próprio tempo, sobretudo na medida em que a economia de mercado exige a construção de mediações entre as dinâmicas locais e o âmbito mais geral da circulação e da reprodução de capitais – em constante transformação. Essas mediações consistem, de modo geral, na produção de dispositivos urbanos que possibilitam a integração necessária para o bom fluxo de *inputs* e *outputs*.

Se Araraquara tem sua data de fundação nos inícios do século XIX, é apenas no final deste que será elevada à categoria de cidade e a partir daí sua estrutura urbana começa a ganhar forma e a preocupação com seu planejamento entra na agenda política. Não por acaso esse período é caracterizado pelo apogeu da economia cafeeira, cuja consequência urbana mais evidente foi a chegada dos trilhos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, no ano de 1885. Nesse caso, a ferrovia exemplifica aqui, em sua concretude, o dispositivo fundamental de integração da economia municipal ao mercado mundial. Suas consequências são uma via de mão dupla: ataram o espaço

urbano a canais de entrada de capitais que, por um lado, possibilitaram seu desenvolvimento e, por outro, exigiram transformações modernizadoras que extrapolavam a própria atividade ferroviária.

A concretude do processo específico a que tratamos pode ser compreendida no bojo de um conjunto de categorias relativas às ciências sociais, e em suas disciplinas relativas, que têm por finalidade registrar e processar teoricamente um tipo específico de desenvolvimento urbano. Muitos teóricos enxergam no desenvolvimento do *planejamento urbano* a expressão de uma concepção de cidade que é tipicamente moderna, cuja organização deve estar pautada numa métrica funcional, e cuja funcionalidade deve atender a demandas racionais. O caso paradigmático desse tipo é a reforma urbana implementada pelo Barão de Haussmann, na Paris do Segundo Império, que exemplifica a lógica de ordenação urbana em *função* das demandas do tempo de circulação e reprodução do capital (HARVEY, 2009). *Mutatis mutandis*, o estabelecimento das atividades ferroviárias na Araraquara de início do século passado pode ser compreendido através desse mesmo espírito de modernização, cujas marcas – alargamento de avenidas, criação de parques públicos, instalação das primeiras indústrias, preocupações paisagísticas etc. – atestam não apenas a entrada da cidade no espaço do capitalismo industrial, mas também sua subscrição de um ideal de cidade típico de seu tempo.

A força do símbolo que o nexo urbano gerado pela ferrovia trouxe à cidade pode ser observada tanto na manutenção de boa parte do antigo bairro que abrigava os trabalhadores ferroviários, ou na mais conhecida “marca” araraquarense, o time de futebol da *A.F.E.* (Associação Ferroviária de Esportes) – a *Ferroviária*. De um ponto de vista histórico, esse símbolo guarda a relação subterrânea entre a modernização do espaço urbano e o imaginário de uma “cidade modelo”, profundamente referenciados pelo ideal de urbanização modernista ao qual nos referimos acima.

O modelo de urbanização que foi representado pela experiência moderna das grandes metrópoles do início do século XX passa por alterações que, já em suas últimas décadas, denotam uma decadência mesma do modelo. A necessidade de reestruturação do capitalismo, cuja finalidade foi a de sobrepujar as barreiras de contenção e intensificar a extração de valor, é uma chave fundamental para entender a reestruturação do espaço urbano, bem como da emergência de um novo ideal de cidade. Teóricos como David Harvey e Henri Lefebvre apontam como característica desse novo ideal uma modificação de paradigma à ocupação desse espaço, na qual há a decadência da urbanização “funcionalista” e planejada em prol de uma reestruturação por “implosão” da cidade nucleada e a “explosão” de uma

malha urbana amorfa. Outros, como Massimo Cacciari, observam aí até mesmo o “fim da metrópole”, e o surgimento de uma cidade que se confunde com o território. O primado da flexibilização e da otimização, que caracterizam a nova produção capitalista das cidades, deixa como rastro de seu desenvolvimento a criação de espaços disfuncionais, dispositivos urbanos que outrora foram peças fundamentais do próprio desenvolvimento do ideal da cidade moderna. Antigas e pesadas plantas industriais abandonadas, hoje denominadas como “*brownfields*”, são vácuos urbanos que têm sido transformados, progressivamente, em obstáculos espaciais para a produção e reprodução da cidade contemporânea. O mesmo pode ser dito de qualquer outro dispositivo urbano pouco flexível.

Apesar de ocupar um lugar marginal na produção capitalista do espaço da economia mundial, Araraquara recebe, com maior ou menor morosidade, os impactos gerados pelas suas oscilações. A larga faixa de terra que abriga os trilhos de duas grandes ferrovias no centro da cidade exemplifica, localmente, o problema a que tratamos acima. Se outrora esse espaço correspondia a um nexo de desenvolvimento local e funcionalidade urbana, hoje torna-se, de forma cada vez mais evidente, objeto de grandes controvérsias. É um dado irreversível a desativação das atividades ferroviárias que, por mais de um século, se realizaram naquele local. A construção de um novo terminal e o desvio dos trilhos para fora do centro urbano denota que a atividade ferroviária, em si mesma, não deixará de existir, mas que tornou-se incompatível com o espaço que até então ocupava. Esse processo traz consigo consequências evidentes. Por um lado, a grande área que se tornará vaga transforma-se imediatamente em objeto das mais diversas especulações, seja por parte de ação política ou econômica, seja por atores públicos ou privados. Por outro, independentemente do futuro dado àquele espaço, coloca-se em jogo a memória e o símbolo que está atado àquele lugar, uma vez que este organiza não só o imaginário histórico da cidade, como também traços fundamentais de sua identidade.

A partir dessas questões, podemos observar algumas tendências que, no processo de desenvolvimento das cidades contemporâneas, são bastante recorrentes. Diante da desfuncionalização e da eminente refuncionalização do espaço destinado às atividades ferroviárias de Araraquara, acreditamos que seja possível especular alguns desdobramentos. A categoria de “gentrificação” pode ser tomada como ponto de inflexão que se adequa aos problemas até aqui tratados. Apesar das controvérsias que envolvem o uso desse termo, o processo observado nos fornece algumas pistas que parecem se encaixar em parte significativa das definições da categoria. Em suma, como indica Neil Smith (1986), parte fundamental do processo de gentri-

ficação diz respeito à ampliação das “fronteiras” de extração de valor dos espaços urbanos, seja pela ativação de “*rent gaps*”, seja pela transformação e ressignificação de espaços já existentes – o que, em muitos casos, diz respeito a apropriação simbólica e sua capitalização. Na medida em que a atividade ferroviária entra em declínio enquanto lugar de funcionalidade no centro urbano de Araraquara, sua única “função” restante seria a de fornecer um símbolo apropriável e passível de capitalização, independentemente do uso concreto dado à área por ela ocupada.

Tendências do imaginário urbano: modernidade e pós-modernidade

Tendo em vista a necessidade de contextualizar as transformações urbanas locais a partir de dinâmicas mais gerais e do desenvolvimento histórico do urbanismo, podemos elaborar algumas observações.

O surgimento das grandes metrópoles modernas está associado ao advento de uma organização sociocultural que se orienta profundamente pela funcionalidade, e cujos grandes símbolos ordenadores são a *indústria* e o *mercado* (CACCIARI, 2010) – como veremos a seguir, nos tempos atuais esse último ganha uma preponderância inaudita. No entanto, o poder público também esteve desde então articulado àqueles símbolos, normatizando e ordenando atores com o fito de torná-los melhor adequados às suas demandas. O mais emblemático dos casos nos quais o poder público interveio dessa maneira, foi aquele de meados do século XIX, na Paris do Segundo Império, liderado pelo Barão de Haussmann. Conhecido como “artista demolidor”, Haussmann pôs a baixo grande parte da Paris medieval, com suas ruelas sinuosas e pouco funcionais, construindo sobre esta uma cidade digna do império modernizador de Luís Bonaparte, com grandes avenidas, bulevares e todo um esquema logístico que favorecia os fluxos internos à cidade (HARVEY, 2009).

Já no século passado, o ideal urbano representado no projeto de Paris, o ideal da cidade funcional, penetra o âmbito acadêmico e ganha sua expressão mais acabada no urbanismo de Le Corbusier. Este, segundo Bauman, foi aquele que “proferiu uma sentença de morte contra as cidades existentes” (BAUMAN, 1999, p. 49). Obviamente não se tratava de um desejo de extermínio das cidades, mas de soterramento das antigas formas urbanas, irracionais e pouco eficientes, para que se pudesse erigir em seu lugar um espaço geometricamente calculado, dividido segundo funções específicas, interligado por articulações funcionais. No Brasil podemos encontrar uma das mais acabadas obras de tal imaginação urbana, a cidade de Brasília, construída em uma região até então inabitada e longe de centros urbanos

expressivos e espacialmente organizada a partir de um grande plano previamente pensado e calculado. E aqui, no exemplo de Brasília, podemos notar um outro aspecto relevante: o urbanismo moderno, assim como os grandes traços do processo de modernização, busca desvincular-se das determinações e condicionamentos do passado, de modo a livrar-se do peso da tradição e abrir espaço para a produção do novo: racional, porque planejado.

É justamente essa cidade planejada que se tornará, nas últimas décadas do último século, alvo de críticas dos mais diversos nichos sociais. Podemos encontrar entre as razões dessas críticas o movimento de transformação do próprio modelo de operação da economia de mercado, o que trouxe novas demandas para o ordenamento do espaço, sobretudo a partir da ideia de flexibilização (HARVEY, 1998; CACCIARI, 2010). O ambiente funcional das metrópoles de um Le Corbusier é rígido, pois fomenta a dinamização mas não o faz senão por vias de uma ordenação bastante estável.

Cacciari (2010) nota que desde o surgimento da metrópole moderna os corpos urbanos, sobretudo a fábrica, revelavam-se em dispositivos de mobilização e produção de movimento. Caminhando pelas ruas de Londres na primeira metade do século XIX, um homem como Engels, proveniente de uma Prússia semifeudal, era exposto a um mundo chocante de velocidade e circulação, com ruas repletas de homens e mulheres pouco afeitos à cordialidade (ENGELS, 2008). Essa impressão da metrópole reitera a ideia segundo a qual o espaço urbano e o urbanismo moderno se voltam para o desenvolvimento da fluidez, esforçando-se para apagar qualquer obstáculo inerte.

Nesse sentido, o avanço do último século e o salto qualitativo da reestruturação do capitalismo fez com que as grandes metrópoles modernas se encontrassem em um ambiente demandante de respostas às novas exigências de circulação. Como na metáfora de Bauman (2001), as grandes construções e os dispositivos urbanos que outrora davam o ritmo da modernização são muito “sólidas” para uma modernidade progressivamente “líquida”. Pensemos que, junto à fábrica, um dos símbolos desse período da modernidade eram os grandes relógios mecânicos, pontuais e expostos à vista do público, indicando a necessidade de cadenciar a vida social a partir de uma rotina sincronizada, o que difere consideravelmente das novas condições. Para o capitalismo flexível o que vale é o “flexitempo” (SENNETT, 2010), ou seja, um uso polivalente do tempo, que desarranja a clássica separação entre tempo de trabalho e tempo livre, tão cara àquela primeira fase do processo de modernização. O resultado é um novo tempo social, cuja aceleração conduz a uma sociedade dessincronizada (ROSA, 2011).

Muitos autores consideram que esse salto qualitativo das forças produtivas modernas, juntamente a novas tendências culturais que emergem no fim do século, corresponde a uma nova fase do processo de modernização, seja ele chamado de pós-modernidade (HARVEY, 1998), modernidade líquida (BAUMAN, 2001) ou modernidade reflexiva (BECK; GIDDENS; LASH, 1997). Trata-se, em todos os casos da entrada de um processo diferente daquele inaugurado no início do século. Para nosso interesse, devemos observar o que isso significa para o ideal urbano que aí advém.

Em primeiro lugar, se falarmos em termos de uma cidade pós-industrial, como sugere Henri Lefebvre (1999), veremos que a funcionalidade requerida para aquela cidade fabril, dinamizadora porém profundamente ordenada e compassada, perde sua razão de ser. A cidade pós-industrial é compatível com a acumulação flexível, lidando mais diretamente com retalhos do espaço urbano e seus potenciais especulativos, e não com um planejamento urbano mais global que envolva toda a cidade, sua população, suas demandas e suas especificidades. Trata-se do declínio de um padrão administrador em razão de um padrão empreendedor de gestão do espaço urbano (HARVEY, 2005), o que significa, do ponto de vista da estrutura urbana, a criação de um espaço mais ágil e com maior capacidade de resposta às demandas cambiantes do capitalismo contemporâneo. O zoneamento funcional, típico da metrópole moderna, atribuía, mesmo que de maneira diferente do que fora com as cidades pré-modernas, certa identidade ao local, de modo a criar vínculos entre atividades específicas e lugares específicos. O padrão flexível da cidade empreendedora, sempre movimentando-se para atrair um montante maior de investimentos, é incompatível com qualquer identidade estável, qualquer vínculo permanente entre lugar e atividade.

Uma característica observada por Harvey (1998) em sua obra *A condição pós-moderna* é a de que, em certa medida, as mudanças arquitetônicas e urbanísticas das cidades contemporâneas fazem parte de um movimento cultural mais amplo, que marcaria o declínio dos grandes projetos políticos e narrativas ideológicas de uma fase anterior da modernidade. Na cidade isso pode ser observado pelo abandono da ideia de “plano” – que tem como consequência a produção do espaço a partir de uma estrutura pré-ordenada e largamente racionalizada – e a preponderância dos “projetos” – empreendimentos pontuais e voltados a espaços restritos do tecido urbano. Emergiria aí uma urbanística do fragmento, uma desvinculação dos aspectos estéticos de grandes desígnios de ordenação social.

Nesse âmbito, um problema que entra em questão no processo de constituição do projeto urbano é a memória. Se grande parte da crítica (JACOBS, 1961) à arquitetura modernista devia-se ao fato de que, a partir

de um plano racional, abstrato e funcionalmente dirigido, esta não permitia que a identidade da cidade se mantivesse atrelada às suas particularidades, é justamente contra essa estrutura modular que se voltará o pós-modernismo arquitetônico. Não devemos deixar de notar que esta volta do apreço pela diferenciação também está na agenda do capitalismo contemporâneo, sobretudo no que diz respeito ao espaço e às potencialidades de extrair valor de espaços diferenciados (SMITH, 1986). No entanto, como bem observa Cacciari (2010), a falta de permanência e de relações duradouras no espaço urbano faz com que este torna-se, potencialmente, um “espaço *a priori*”, isto é, uma categoria pura, não concebida a partir de predicções históricas e geográficas, uma vez que não mais se condiciona por identidades fixas. Isso nos traz um paradoxo: a diferenciação do espaço urbano, dadas as condições da produção flexível, não se revela senão na criação de um espaço virtualmente sem forma. Daí o surgimento de termos como “não-lugar” (AUGÉ, 1994), sobretudo utilizado para designar espaços voltados à circulação e desprovidos de qualquer forma de atamento ao *lugar*. Muitos teóricos veem nessa condição uma radicalização do desenraizamento que já podia ser observado nas cidades modernas, ou uma subsunção do espaço às novas dinâmicas temporais.

Podemos apreender dessas tendências que a perda da pretensão de um sentido racional para o planejamento urbano, bem como a produção de um espaço altamente diferenciado e, ao mesmo tempo, potencialmente homogêneo, leva a uma condição nova. A cidade, como observou Lefebvre (1999), implode – pois perde sua unidade de sentido – e explode. A explosão da cidade significa o surgimento de uma “sociedade urbana”, ou, como também podemos colocar, de uma “cidade território” (CACCIARI, 2010), na qual espaço e lugar confundem-se. Não obstante, é fácil encontrar um vínculo entre o surgimento desse novo padrão urbano e novas formas de mal-estar contemporâneo, sobretudo aqueles ligados à crise e afirmação de identidades. A cidade-território, ou pós-metrópole (CACCIARI, 2010), é avessa ao lugar – justamente porque essa categoria demanda determinações identitárias demasiadamente duradouras e resistentes à mudança frenética da sociedade urbana contemporânea.

Ora bem, será possível viver sem um lugar? Será possível habitar onde não existem lugares? O habitar não tem lugar lá onde se dorme e, por vezes, se come, onde se vê televisão e se diverte com o computador de casa; o lugar do habitar não é mero alojamento. Só uma cidade pode ser habitada; mas não é possível habitar a cidade se ela não se dispuser a ser habitada, ou seja, se não ‘der’ lugares. O lugar é o sítio onde para-

mos: é pausa – é análogo ao silêncio de uma partitura. Não há música sem silêncio. O território pós-metropolitano ignora o silêncio numa partitura; não nos permite parar, ‘recolher-nos’ no habitar. Ou seja, não conhece, não pode conhecer distâncias. As distâncias são o seu inimigo. (CACCIARI, 2010, p. 35).

Estrada de ferro e modernização em Araraquara: do sertão à cidade modelo

Quando falamos que o processo de modernização diz respeito à dinamização das relações sociais, a imagem que melhor capta tal experiência é a das grandes marias-fumaça percorrendo longas distâncias em um tempo sensivelmente menor ao que era alcançado por meios de transporte anteriores. Podemos apreender o impacto causado pelo surgimento das ferrovias pela maneira como este fenômeno alterou a consciência de tempo e espaço dos indivíduos. Conta-se que durante as primeiras décadas de funcionamento da atividade ferroviária, pessoas que viajavam pela primeira vez ficavam fisicamente doentes, por não terem em seu histórico de experiências corporais qualquer referência daquele tipo de relação com a velocidade (ROSA, 2013). Muitos acreditavam que a viagem de trem levava o corpo humano a limites perigosos. Obviamente, com o desenvolvimento do processo modernizador ficou claro que esses limites eram muito mais elásticos do que se supunha, e em nosso tempo a viagem desse mesmo trem pode até ser considerada como lenta, disfuncional ou mesmo contraprodutivo.

Diferente de algumas cidades do interior paulista, Araraquara ainda possui os trilhos do trem cortando uma importante área urbana. Mas, para além do traço objetivo da atividade ferroviária, há toda uma carga subjetiva de como a cidade foi transformada por aquela em seu desenvolvimento histórico, sendo que há elementos concretos dessa identificação, haja vista o time de futebol da cidade chamar-se Associação Ferroviária de Esportes, ou carinhosamente, Ferrinha. Temos a permanência da marca ferroviária na estrutura urbana da cidade, mas também na construção de identidade cotidiana, sendo a população a apoiadora e a cidade a casa da Ferroviária.

No dia 18 de janeiro de 1885, uma população entusiasmada e curiosa viu aproximar-se da ainda improvisada estação a locomotiva e seus vagões, o que não foi visto sem espanto (TELAROLLI, 2003). Segundo Rodolpho Telarolli¹, a chegada dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro

¹ Grande parte das informações e dos detalhes da Araraquara de antigamente são, nesse trabalho, retirados do belíssimo livro de Rodolpho Telarolli, ilustre morador desta cidade, *Para uma história de Araraquara (1800-2000)*.

foi obra de um esforço da elite cafeeicultura da região, liderada pelo Conde do Pinhal, que obteve a concessão para trazer os trilhos de Rio Claro para São Carlos e, em seguida, Araraquara. Para que esse último trecho fosse construído, organizou-se uma reunião entre pessoas de posse da cidade, com o fito de que esses pudessem tomar ações no valor de seiscentos contos de réis, que seria o custo da obra. Não precisamos de muitos indícios além desse para apreender o valor atribuído a esse empreendimento: a economia das fazendas da região só podia prosperar com um meio de escoamento adequado. Mas mais do que isso, a chegada da estrada de ferro significava uma virada determinante na vida de Araraquara: a chegada do imigrante italiano e, conseqüentemente, o declínio do trabalho escravo. Ainda segundo Telarolli, os recém-chegados ao Brasil viajavam de Santos à Araraquara acompanhados pelos funcionários das fazendas para as quais dirigiam-se, desembarcando na estação da cidade. A economia cafeeira e o fim do trabalho escravo atestam um movimento epocal para o qual o novo meio de transporte foi fundamental.

Se, por um lado, a estrada de ferro era um meio necessário de desenvolvimento econômico regional, por outro, apenas quando a rentabilidade econômica desse sinais de vigor esse meio encontraria sua justificativa de existência. A entrada no mercado mundial parece ter se tornado o grande objetivo dos cafeeicultores da região, e a necessidade de acelerar o tempo de transporte do café era o único meio de estabelecerem-se como bons competidores. Até o estabelecimento da ferrovia o transporte do café era realizado por animais de carga. Bastante elucidativa é a explicação de Anna Maria Martinez Corrêa:

Para que a região pudesse participar do sistema por aquela economia não bastava que fossem abertas fazendas de café ou que as antigas fazendas produtoras de cana se transformassem em produtoras de café. Economia tipicamente comercial, dependendo das facilidades de comunicação com os centros consumidores, o acesso aos mercados de consumo ou exportadores passou a ser condição indispensável ao sucesso da empresa. [...] Para enfrentar a concorrência no tempo e nos preços seria preciso que o problema da distância fosse resolvido. Nas condições em que se encontrava essa economia por volta de 1870, a distância criava um impasse que somente a construção de um meio de transporte rápido e barato poderia superar. A produção do café em Araraquara só se justificaria a partir do momento em que esse transporte fosse assegurado. Qualquer melhoria nesse setor já representava uma conquista. Por esse motivo é que a construção da Estrada de Ferro

Atividade ferroviária e urbanização em Araraquara:
uma interpretação histórico-sociológica

da Companhia Paulista, em 1867, e as possibilidades de seu prolongamento com a Estrada de Ferro de Campinas, em 1872, abriram novas perspectivas para Araraquara, fazendo surgir a probabilidade da solução de seu problema. (CORRÊA, 1967, p. 204).

A velocidade do novo transporte, portanto, era um auxílio fundamental para que a cidade se integrasse ao sistema econômico mundial, de modo que os fazendeiros da região pudessem auferir os lucros que os colocariam em uma posição privilegiada na economia brasileira do início do século passado. E, como bem observou Telarolli (2003, p. 115), em Araraquara, “[...] como certamente em outras tantas cidades, pouco se fazia sem o concurso do dinheiro particular dos cafeicultores.” A agência a um só tempo pública e privada dos “coronéis” de Araraquara contribui em grande medida para que, da última década do século XIX ao fim da segunda década do século XX a cidade ganhasse uma nova feição, provas de um esforço considerado de planejamento urbano.

Encontramos evidências que expressam uma relação mais direta entre a urbanização da cidade e a chegada da ferrovia. Segundo Anna Maria Martinez Corrêa (1967), até a inauguração da ferrovia o crescimento da cidade se dava para o lado da Estrada de Jaboticabal e Estrada Geral, quando, então, a recém-construída estação começou atrair as preocupações urbanísticas para o seu lado. Construído à margem esquerda do Ribeirão da Servidão, o terminal ferroviário encontrava-se em uma área não urbanizada, sem ligação direta com o centro da cidade, o que exigiu que fosse construído o prolongamento da Rua Luis Pinto, atual Avenida São Paulo. Além da ponte necessária para atravessar o Ribeirão, toda uma estrutura urbana teve de ser construída, como a construção de sarjetas e o abaulamento do leito carroçável, a regulamentação dos nomes das ruas ao redor e do trecho reservado aos pedestres etc.

É emblemático que o trem era o símbolo máximo da modernização e da dinamização da cidade, sendo o irradiador de todo o processo. O maior modelo de modernidade urbana que se tinha era o europeu, sendo, no Brasil, a estação ferroviária a porta de entrada dessa modernidade, uma vez que as benfeitorias urbanas eram sempre planejadas nessa região.

Assim, se por um lado, a Europa constituía um modelo a ser seguido tanto em termos de modernização quanto de modernidade, de outro lado, porém, não se pode pensar que haveria sua simples cópia, mas, sim, uma assimilação de valores a partir das possibilidades e necessidades específicas do país, cujas referências eram claramente europeias,

das quais a ferrovia era um dos maiores representantes desse modelo. (POZZER, 2015, p. 147).

Aqueles que hoje caminham pela Rua Voluntários da Pátria, a bem conhecida Rua 5, testemunham ali alguns remanescentes daquilo que foram as políticas de urbanização do final do século XIX e início do XX em Araraquara. Ela é famosa por ostentar ao longo de dez quarteirões belos Oitis, que encobrem por completo o leito de tráfego. Sabemos, entretanto, que esse trecho urbano é apenas uma parte, aquilo que restou, de um vigoroso processo de arborização, que viria mais tarde tornar-se uma marca da cidade. De início, as árvores foram plantadas – sobretudo eucaliptos – como medida de saúde, pois acreditava-se que seu aroma poderia combater pestilências como a febre amarela (TELAROLLI, 2003). Depois, a arborização seria englobada por um processo de urbanização explicitamente modernizador, cujas referências eram as cidades europeias da época, como atesta o prefeito major Dário Alves de Carvalho em seu relatório à câmara da cidade, relativo ao ano de 1911: “Amenizaremos o nosso clima, interpondo aos rigores do nosso sol as caprichosas copas de árvores e ornamentaremos as nossas praças, ruas e avenidas. Lembraremos as modernas cidades-parques, cidades-jardins construídas hodiernamente na velha Europa” (RELATÓRIO À CÂMARA MUNICIPAL, 1890-1930 apud TELAROLLI, 2003).

Paulatinamente Araraquara deixa para trás a alcunha de sertão e refúgio de malfetores e adota um novo caminho, sobretudo através de uma política local que mais adiante se orgulharia por empreender o projeto de uma “cidade modelo” (SOUZA, 2003b).

De certa forma, foi o dinheiro do café que ajudou a embalar a Ideologia da Cidade-Modelo: uma série de conquistas que fez de Araraquara – uma cidade de 12 mil almas, de modos roceiros e descivilizados, em 1897 – uma urbe moderna: iluminada, arborizada e limpa, com uma arquitetura imponente, culturalmente desenvolvida com teatros, cinemas, faculdades, escolas de música, belas artes, clubes, hotéis e hospitais, de 1908 a 1930. (SOUZA, 2003b, p. 34).

Vê-se, como vários dos autores aqui tratados afirmam, que o *boom* econômico gerado pela comercialização do café – invariavelmente dependente da chegada da estrada de ferro – foi acompanhado por uma nova demanda urbana de civilização e cultura. Como já dissemos, não apenas as obras de estrutura urbana, mas também escolas, hospitais e outros estabelecimentos

só puderam existir devido à entrada de capitais via coronéis do café. Em grande medida, também notam os autores, o esforço de modernização urbana do início do século estava vinculado à tentativa de soterrar uma lembrança indesejada do passado recente: o dito “linchamento dos Brito” que, segundo Telarolli, foi antes manifestação do poder e da crueldade da política local.

Em 1897, ocorreu um triste episódio na cidade, conhecido como o linchamento dos Britto. Não entraremos aqui nos detalhes de como se deu o evento, bastando citar que foi o linchamento de dois sergipanos que moravam na cidade. O linchamento era uma resposta à morte de Antônio Joaquim de Carvalho, um coronel da cidade que morreu em uma briga com Rozendo Britto. Não houve nenhuma punição ao crime e o episódio ficou conhecido por todo o país, levando Araraquara a ser conhecida por “Linchaquara”. Como reflexo direto disso, “[...] a discriminação significou menos verbas e ostracismo para a cidade por mais de dez anos até que uma leve reação se esboçasse na elite.” (SOUZA, 2003b, p. 26).

Em 1908, uma elite política se organiza em torno da mudança desse estigma da cidade, empreendendo um novo momento para a cidade, no qual o passado seria visto como velho e antiquado para o projeto do novo, do moderno. A tônica de tudo isso era o progresso, a cultura e a civilização, sendo importante o papel que a ferrovia desempenhava nesse processo, juntamente à economia cafeeira, que era justamente a financiadora de todo esse processo.

A “oposição”, embalada na política de valorização do café, promovida pela Convenção de Taubaté – que pedia união política aos grupos desalinhados, garantindo unidade e mais poder ao PRP – e apoiada na manobra astuta da aliança com partes dos herdeiros do coronel Carvalho que “não ocupavam a mesma posição política” daquele que comandava o grupo, conseguiu chegar ao poder em 1908, mantendo-o até 1930. (SOUZA, 2003b, p. 30).

O que norteava essa nova mentalidade era a chamada Ideologia da Cidade Modelo (SOUZA, 2003a, p. 34), na qual a cidade passava a receber novos dispositivos que lhe conferissem modernização, como iluminação pública, hospitais, escolas de belas artes e hotéis, para citar alguns. A ideia passava pela reestruturação da cidade para que nela o progresso pudesse fluir e fosse estabelecido um contexto de modernização, sendo importante toda a atividade ferroviária e a economia cafeeira nesse processo de reestruturação espacial e identitária de Araraquara e sua população.

Na primeira metade dos anos 20, antes da grande crise do café, em 1929, Araraquara, com 50 mil habitantes, possuía todos os serviços urbanos civilizados de uma das melhores cidades de São Paulo. A elite do café fizera da Morada do Sol um sonho de cidade. Criou a ideologia que determina o comportamento da comunidade e que explica a identidade comum das pessoas, os sentimentos e os valores que professam. (SOUZA, 2003b, p. 37).

De qualquer forma, fica evidente que as mudanças que tiveram início na cidade ao longo do fim do século XIX e começo do XX foram profundamente condicionadas pelo sucesso da economia cafeeira da época e, portanto, resultado da chegada da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e, posteriormente, da construção da Estrada de Ferro Araraquara – que ligaria a cidade ao norte do Estado. Mas mais do que isso, podemos dizer que esse período assistiu à entrada de Araraquara no esquema urbanístico das cidades modernas, com uma ampla preocupação com o planejamento e a racionalização do espaço urbano. Obviamente, Araraquara não foi e pouco provavelmente será um exemplo de tendência urbanística, não esteve entre as cidades que deram o tom do desenvolvimento urbano do século XX, e cremos que não estará ao longo deste século. Tratamos, sem dúvidas, de uma cidade no interior de um país de capitalismo marginal, mas, consideradas as proporções e observadas as devidas mediações, podemos identificar no processo descrito traços que ligam a cidade a um movimento mais amplo de adequação do espaço urbano a um imaginário tipicamente moderno. A mediação fundamental que aqui destacamos é a ferrovia e toda a atividade ferroviária – o elo que pela primeira vez atou Araraquara ao mundo, e o caminho de transmissão da Araraquara sertão para a Araraquara moderna, “cidade modelo”.

Com a crise do ciclo cafeeiro, nos anos 30 do século passado, a base econômica para a modernização sob o lema da Cidade Modelo declina. Com o processo de industrialização, especialmente no estado de São Paulo, chocou-se diretamente com sistema ferroviário, visto que “[...] o sistema de transporte existente no Brasil até então, baseado nos troncos ferroviários construídos a serviço do café, era visto como inadequado para promover a expansão da economia industrial que se desenvolvia no Sudeste.” (BORGES, 2011, p. 35). Esse era um dos pontos de partida para a troca do sistema ferroviário pelo rodoviário.

Aos poucos, essa ideologia se arrefeceu, mas não desapareceu totalmente, até porque a tônica da modernização e dinamização acompanha os processos empreendedores que envolvem as cidades mesmo contempora-

neamente. A ferrovia, que tinha a sua justificativa primeira na economia cafeeira, também passa por um processo de declínio e chega hoje ao ponto de não mais escoar a produção da cidade ou mesmo trazer bens para a mesma. A ferrovia não serve mais à cidade e nem a cidade à ferrovia como em tempos anteriores ao atual, os produtos que circulam nos vagões não são produzidos ou distribuídos localmente, a atividade ferroviária já não é o centro das receitas totais geradas na cidade. Concretamente, os trilhos, que ainda passam pelo centro da cidade, constituem um problema de ligação entre duas regiões da cidade, especificamente entre os bairros Centro e Vila Xavier.

A atividade ferroviária acompanhou todo um importante processo de desenvolvimento histórico da cidade, no qual um passado violento e descivilizado é abandonado (ou ignorado e esquecido) para dar lugar a um discurso modernizador por uma cidade produtiva e boa para se viver. Araraquara figura nos rankings como uma das cidades com melhor qualidade de vida no país, sendo este um dos componentes importantes das contemporâneas narrativas da cidade.

O nome Ferroviária da equipe de futebol local é a reafirmação de todo esse processo histórico, remetendo a um tempo de crescimento, de Cidade Modelo, de bonança econômica e desenvolvimento urbano. Ao refletir sobre o espaço pelo qual se dá a atividade ferroviária da cidade, é impossível falar dos problemas que traz sem ter em mente o quão sensível é toda a identidade histórica da cidade em relação ao tema. Em outras palavras, qualquer que seja o futuro dessa área, é impossível não lidar com sua subjetividade.

Espaço urbano, investimento e renda: a estrada de ferro na cidade ontem e hoje

O caminho aberto pela ferrovia colocou Araraquara, assim como muitas outras cidades interioranas, mais próxima do torvelinho da história moderna. O desenvolvimento urbano aqui seguiu padrões similares a outras partes do mundo desenvolvido, o que demonstra o caráter tendencial de seu processo de urbanização. Hoje, com as atividades ferroviárias prestes a serem removidas do centro urbano, passando a funcionar nos arredores da cidade, Araraquara fornece indícios de ter sido tocada – tardiamente, como não poderia deixar de ser – pela onda de transformações que acometeram o padrão de desenvolvimento urbano em todo mundo moderno, desde os finais do último século.

O empreendedorismo é visto como uma solução para o desenvolvimento das cidades para que tenham um maior dinamismo e, assim, possam atrair capitais para seu desenvolvimento econômico. Harvey (2005) indica características importantes ao empreendedorismo contemporâneo das cidades. Normalmente, são estabelecidas parcerias público-privadas locais que se somam na busca por investimentos externos. As atividades a serem desenvolvidas são de cunho especulativo, uma vez que os investimentos visam fragmentos da cidade e não um planejamento racionalmente ligado a todo o contexto da cidade – diferentemente da cidade planejada e de alto nível administrativo. O final do processo garante ganhos aos que se posicionam enquanto investidores e empreendedores nesse processo, restando à administração local arcar com os efeitos indesejados ou inesperados que venham a ocorrer, como um acirramento de disputa por outros espaços dentro do espaço urbano ou um acúmulo de demandas a serem matizadas. Isso tudo mostra que esse empreendedorismo não lida diretamente com as questões fundamentais do lugar onde se insere, como suas necessidades e demandas, mas orienta seus projetos pelo uso mais lucrativo possível do espaço.

Normalmente, o novo empreendedorismo urbano se apoia na parceria público-privada, enfocando o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico, enquanto seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo). (HARVEY, 2005, p. 174).

Dessa forma, o que se tem é a necessidade de a cidade ser atrativa ao capital externo para que este seja investido internamente e assim haja o desenvolvimento econômico local. Ainda que esses capitais sejam altamente flexíveis, as cidades devem mostrar-se lucrativa a seus investidores na concorrência por esses recursos. Junto a grandes metrópoles ou cidades com grande importância econômica para o estado e/ou país, cidades de porte menor também se lançam nessa busca por esses capitais. Para que um investidor, como uma rede hoteleira internacional, se instale em uma cidade de porte moderado, como é o caso de Araraquara, esta deve mostrar que tal empreendimento será rentável, sendo uma estratégia reente o enaltecimento de características particulares da cidade como um atrativo já consolidado e a possibilidade de sua exploração para fins comerciais. Assim, para o marketing das cidades, é importante “a concentração no espetáculo e na imagem, e não na essência dos problemas sociais e econômicos” (HARVEY, 2005, p. 189).

Essa experiência na busca de capitais externos que promovam o desenvolvimento econômico não é nova. No caso da atividade ferroviária, podemos retomar a importância do capital inglês no século XIX para a implantação ferroviária no Brasil, bem como a contrapartida dada a esse investimento. O café brasileiro era um produto altamente rentável, mas, para alcançar competitividade no mercado mundial, havia a carência de ligar as áreas produtoras com as zonas portuárias. O capital que financiou esse processo foi capital inglês, mas o fez com vistas aos benefícios econômicos que teria com este investimento em infraestrutura ferroviária.

A política de transporte do governo brasileiro dependia dos humores do capital internacional. [...] A legislação ferroviária imperial atendia os interesses do capital estrangeiro e as estradas de ferro construídas no século XIX, destinadas ao escoamento da produção do café do interior para os portos de exportação, representavam um filão promissor para o investidor. (BORGES, 2011, p. 30).

Uma vez que a própria implantação de ferrovias seguia as demandas do investidor, o planejamento não foi realizado como uma política ferroviária para o país e a interligação de seu vasto território. O modelo adotado foi o de “troncos ferroviários interligando os centros produtores de bens primários do interior aos portos de exportação para além-mar” (BORGES, 2011, p. 29). Essas características são próximas às que Harvey (2005) apontou sobre o empreendedorismo contemporâneo das cidades, mas não iguais, pois as características dessa nova fase não se vinculam a grandes projetos de desenvolvimento, como no caso do espraiamento das ferrovias no início do século passado.

O contexto de competição entre as cidades têm uma característica fundamental: a construção de uma imagem, a transmissão de um discurso vendável. Assim, “[...] a cidade nova, enquanto objeto de desejo e de consumo, deve fazer-se visível, exaltando as próprias qualidades e as referências simbólicas e práticas. Estas devem ser imediatamente reconhecíveis a todos.” (AMENDOLA, 2000, p. 48). É nesse processo em que são estabelecidas relações entre as possibilidades oferecidas localmente para que os investidores possam selecionar aquelas áreas que possam aferir maior lucro; o espaço urbano é loteado em fragmentos vendáveis que contém, ao mesmo tempo, uma carga simbólica do todo, uma vez que também são mercadorias vendáveis às atividades especulativas sobre esses espaços. O processo como um todo tem um alto poder dinâmico, tendo em vista que “[...] a crescente competição entre as cidades para atrair pessoas jurídicas e físicas é um

dos principais fatores de redefinição da geografia urbana dos continentes. Atualmente, empresas, capitais e pessoas estão muito menos vinculados pelo espaço do que no passado.” (AMENDOLA, 2000, p. 293).

Amendola (2000) aponta outra questão importante do marketing das cidades. Além da fragmentação dos espaços urbanos, a relação temporal é apropriada em uma lógica específica para mobilizar ferramentas que confirmem maior poder persuasivo de uma cidade sobre a outra. Em suas palavras, “[...] a dimensão temporal é fragmentada e reduzida a episódios autossuficientes, cada um deles capaz de conter em si o passado e o futuro que necessita.” (AMENDOLA, 2000, p. 75). No caso de Araraquara, algo parecido foi feito justamente para embasar o discurso da ideologia da Cidade Modelo, quando o passado foi recordado de modo a construir uma narrativa de uma cidade dinâmica. No caso atual, do debate do futuro da região ferroviária, não é de se duvidar de que a Ideologia retorne, mas atualizada, aproveitando todo o simbolismo que a atividade ferroviária teve para a cidade, especialmente para atrair investimentos que possam continuar esse processo histórico de desenvolvimento.

Considerando que Araraquara ainda tem os trilhos do trem passando pelo centro da cidade, é de se considerar que esta tem um alto potencial especulativo, por ser exatamente a área que concentra a maior parte de toda a dinâmica econômica da cidade. Há um enorme potencial especulativo para diversas atividades que podem ser desenvolvidas nesta região, sendo que a área da ferrovia precisaria ter revitalizada sua importância econômica para a cidade em seu aspecto dinamizador, o que leva ao enfrentamento do que fazer com os trilhos que estão na área central da cidade e não produzem e nem atraem investimentos.

Também haveria uma correlação positiva entre a revitalização das áreas centrais da cidade e a presença de entornos, serviços ou elementos que tomariam estas áreas atrativas. Esse conjunto de elementos, serviços ou entornos se concretizaria na proximidade de parques e áreas de lazer, ou inclusive na história materializada em alguns estilos arquitetônicos do espaço construído. (RIGOL, 2005, p. 105).

Ainda sobre o potencial especulativo dos espaços urbanos, Neil Smith (1986) reflete sobre o fenômeno que denomina de *rent gap* nos processos de gentrificação. Para ele, haveria uma diferença entre o capital aferido por determinado uso do solo em relação ao capital potencial que poderia gerar após um processo de reabilitação (SMITH, 1986). Essa é basicamente a questão que se dá no contexto de Araraquara de que tratamos.

O caso de Araraquara apresenta dois fatores importantes que podem evidenciá-la em relação a outras cidades concorrentes na busca por investimentos: há uma vasta área que pode aferir lucros que superam os riscos dos investimentos e também há uma história de desenvolvimento que abarca essa mesma região. Ou seja, seu desenvolvimento tem um contexto objetivo que é plausível na construção de uma narrativa e promessa de futuro latente no presente, tem características particulares que são peculiares. Por tudo isso, é interessante para atrair pessoas e capitais.

A cidade nova pós-moderna pode atuar sobre si mesmas apenas organizando sua oferta em relação à nova demanda de cidade. É necessário, para vencer a competição, que a cidade adquira as características desejadas pelo 'mercado' (habitantes, turistas, empresários, etc.). Há de convencer para seduzir e atrair à gente, fazer com que fique, que volte. (AMENDOLA, 2000, p. 297).

Sem dúvida que nesse processo de oferta da cidade, o governante local deve mobilizar todas as características até aqui listadas para que possa mostrar, para fora, como investimento em Araraquara e, mais precisamente, na região onde estão os trilhos do trem, é seguro e rentável, ao passo que precisa mostrar, para dentro, como é bem vinda a entrada desses investimentos que podem dinamizar a região e trazer o desenvolvimento da área em questão e da cidade como um todo. Em ambos os casos, a memória ferroviária, que justamente remete a um período de grande desenvolvimento, estará presente. Tendo em vista que “[...] o caráter especulativo dos investimentos urbanos deriva da incapacidade de prever exatamente qual pacote terá ou não sucesso, num mundo de muita instabilidade e volatilidade econômico.” (HARVEY, 2005, p. 180), o governante local empreende ao ofertar espaços em um mercado de investimentos, ao passo que organiza, dentro da cidade, a familiaridade que estes investimentos externos têm com todo o processo histórico do local onde serão inseridos.

O fim da atividade ferroviária no quadro das novas tendências urbanas: uma interpretação sociológica

Numa bela passagem de Italo Calvino, um dos mais importantes escritores italianos do século passado, lemos o relato de Marco Polo acerca de Maurília, uma das tantas de suas cidades invisíveis. Nela, como diz, “o viajante é convidado a visitar a cidade ao mesmo tempo em que observa uns velhos cartões-postais ilustrados que mostram como

esta havia sido”. E mais, “é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões-postais e prefira-a à atual”, sem descuidar, no entanto, de “conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem precisas” (CALVINO, 2003, p. 30). Entre outros, os limites do pesar são o reconhecimento de que, apesar de toda a magnificência e prosperidade da Maurília metrópole, não se pode reconstituir a graça daquela que é vista nos cartões-postais. Entretanto, com muita probabilidade, caso a cidade não houvesse se desenvolvido, toda nostalgia que envolve as imagens do passado não existira.

A experiência captada pela pena de Calvino revela mais do que mero sentimento de perda, mas uma ambiguidade própria ao desenvolvimento moderno, que se instala numa encruzilhada entre o conservadorismo e o progressismo. Uma ambiguidade irresoluta. Mas podemos tomar esta passagem como ponto de inflexão sobre o desdobramento do processo modernizador de Araraquara quando olhamos para o espaço ocupado pela atividade ferroviária em seu centro urbano. Aquilo que trouxe o progresso, no passado, precisa ser removido para que o progresso continue. É possível captarmos aí uma dialética do tempo-espaço.

Essa dialética refere-se, naquilo que propomos, àquela passagem entre duas formas, padrões, de desenvolvimento do imaginário urbano ao longo do último século. Num primeiro momento, é fácil identificarmos como a Araraquara que se desenvolve sob o compasso das locomotivas do início do século é afeita aos grandes planos urbanísticos idealizados por um Le Corbusier, com uma estrutura urbana funcionalizada, racionalizada, planificada com o fito de se desenvolver ordenadamente. Mas também somos levados a perceber que as tendências globais que levaram a um declínio da *cidade administrada*, tendências que dizem respeito a transformações profundas no estilo de acumulação capitalista – mais flexível e diferenciada –, acabam por resvalar em centros menores, como Araraquara. A grandeza do aparelhamento que envolve as atividades ferroviárias na cidade torna-se, paulatinamente, numa estrutura de contenção e impedimento do processo de acumulação. O empreendedorismo urbano, por outro lado, torna-se a saída administrativa mais evidente – e prudente – para que o processo de modernização continue.

Como bem observou Cacciari (2010), numa estrutura urbana que se subsume à economia globalizada e informatizada, as formas urbanas ligadas à terra devem ser as mais leve possíveis, as mais flexíveis e passíveis de serem envoltas pela torrente das relações temporais. Os “lugares” devem ceder à dinamicidade, precipitando-se num espaço-território sem identidade fixa, sempre disponível a tornar-se um novo empreendimento.

Um problema atual para o urbanismo contemporâneo é a refuncionalização daquilo que em língua inglesa é chamado de *brownfields* (campos-marrons) (BENDOR et. al., 2011). Grandes cidades industriais que se desenvolveram sob os referenciais das grandes estruturas urbanísticas, ao serem impactadas pela nova onda de aceleração do capitalismo flexível, cuja consequência mais evidente é a desindustrialização, veem marcas serem deixadas encravadas em sua malha urbana. São ruínas de grandes plantas industriais desativadas, que podem significar problemas ambientais, uma vez que a atividade ali desenvolvida pode ter sido causa de contaminação do solo etc., mas são, acima de tudo, cicatrizes de um processo modernizador. Os *brownfields* são marcas do tempo no espaço. No caso de Araraquara não podemos tratar a área que será desocupada das atividades ferroviárias de *brownfield*, mas podemos vislumbrar ali, de maneira similar, a criação de uma marca, uma *rugosidade* (SANTOS, 2008), que remete a tempos passados. Nossa busca aqui é identificar as tendências que conduzirão o destino dessa área.

No âmbito das questões urbanas, a mais discutida – e controversa – categoria analítica é aquela que, numa adaptação do inglês, convencionou-se chamar de “gentrificação”. Muitos autores debruçam-se sobre esse tema (SIQUEIRA, 2014; RIGOL, 2005; SMITH, 1986), e em todos eles podemos identificar tendências que dizem respeito àquilo que viemos até aqui expondo como novo imaginário urbano. Como muitos também observam, a generalidade dessa categoria pode acabar por torná-la inócua, pois tornar-se difícil identificar qual a especificidade dos processos de gentrificação em face daqueles que não o são. Portanto, nos debruçaremos aqui sobre aspectos desse processo que, por um lado, demonstram uma ligação visível com as novas tendências urbanizadoras e, por outro, são observáveis no caso específico de Araraquara.

Como já afirmamos acima, no novo imaginário urbano a ideia do plano declina em função da ideia do projeto (HARVEY, 1998). Isso significa que o abandono das pretensões de planificação unitária e funcional da cidade reaviva um interesse pela diferenciação e pelas particularidades constituídas dentro de uma mesma cidade – um maior apreço pelo fragmento. Uma das formas de reavivamento das formas particulares é a retomada de aspectos que foram apagados pela homogeneização dos processos de modernização. Na origem da ideia de gentrificação está a reocupação de antigos bairros operários que, devido à decadência da vida nos centros urbanos das grandes cidades, foram deixados por habitantes que rumaram em direção a subúrbios mais bem ambientados (SIQUEIRA, 2014). Uma das motivações dessa reocupação se dá pelo patrimônio arquitetônico que ali se encontra,

enquanto formas de um passado que pode ser ressignificado no presente. Não obstante, como podemos observar, esse processo está associado à valorização do capital a partir de aspectos simbólicos da particularidade do lugar. A consequência sociológica mais evidente dessa reapropriação é a mudança populacional da região – a entrada de uma classe média no lugar antes ocupado por famílias operárias.

Os velhos imóveis degradados e os antigos tecidos urbanos são reabilitados e renovados, o novo espaço toma-se lugar de assentamento de uma certa classe média que substitui aqueles que até então haviam ocupado o bairro degradado e um conjunto de novas atividades econômicas coloniza os espaços obsoletos ou fora de uso. Tudo isso acontece no contexto de algumas transformações sociais, econômicas e culturais de caráter global, conceitualizadas, respectivamente, como pós-industriais (Bell, Di, 1970), pós-fordistas (Harvey, D., 1989), ou pós-modernas (Jenks, C., 1984), que mantêm relação com o processo de gentrification (Ley, D., 1996:111-22). (RIGOL, 2005, p. 98).

É possível identificar na área referente à atividade ferroviária de Araraquara a existência de uma estrutura urbana que, pela sua própria obsolescência funcional, fornece ao espaço uma nova utilidade que pode ser sua apropriação simbólica. Na melhor das hipóteses, se a desativação da área for subsequentemente substituída por alguma atividade com fins públicos, e nessa nova atividade for evocada a memória da ferrovia, não poderemos ver aí nada mais que um processo de museificação. No caso de uma apropriação com fins privados o mesmo movimento pode ser realizado. O caráter disfuncional daquela atividade no centro da cidade não impede, portanto, que seu caráter simbólico seja apropriado como forte potencial de valorização do local.

Não podemos dispensar a hipótese segundo a qual a desativação das atividades ferroviárias seja substituída por alguma atividade que em nada remeta à passada. Nesse caso, no entanto, continua justificável atentarmos para um outro traço do urbanismo contemporâneo, que também é característica dos processos de gentrificação. Trata-se de algo já dito anteriormente. Segundo Neil Smith (1986), áreas que são paulatinamente desvalorizadas, como no caso clássico dos processos de gentrificação nas cidades anglo-saxãs, geram, com o tempo, um espaço passível de reinvestimento e desenvolvimento, pois que não rendem factualmente aquilo que poderiam render virtualmente (*rent gap*). No caso de Araraquara não nos é permitido identificar tal processo de desvalorização que, ao longo do tempo, geraria

uma lacuna entre o factual e o virtual. No entanto, essa lacuna surge por outros meios. A renda do solo sobre o qual repousam os trilhos sempre foi elevada, pois que, como vimos, desde o início do século passado esses foram os principais veiculadores da riqueza regional e, subsequentemente, tornaram-se ponto de passagem de riquezas provenientes de várias localidades do país. Porém, diante da possibilidade de manter tais atividades fora do trecho urbano do município e das novas formas de investimento no espaço urbano, abriu-se aí essa lacuna para geração de renda no uso desse espaço ainda ocupado pelos trilhos.

Ambas as tendências – reapropriação simbólica do espaço a partir de sua memória e ativação imobiliária para “sanar” a lacuna de renda da área – são bastante factíveis no caso da desativação das atividades ferroviárias no centro de Araraquara. As duas parecem funcionar bastante bem nos processos de gentrificação tidos como clássicos, nos quais antigas formas urbanas são desenterradas, unindo a intenção de recuperar um estilo de vida mais comunitário e menos regulamentado pelo planejamento urbano moderno e a valorização do local e do capital ali investido. Como Harvey (1998) observou, a desindustrialização levou a um processo que transformou as cidades em seu próprio produto de promoção. No caso de Araraquara, esses são caminhos que avultam no horizonte do empreendedorismo urbano local.

Conclusão

Toda a reflexão aqui trazida mostra como Araraquara assimila processos mais gerais de reestruturação das cidades, estas compreendidas em um contexto de dinamização do capitalismo e de novas dinâmicas de acumulação. Nesse sentido, a cidade passa por um processo de especulação no qual ela mesma busca recursos para seu desenvolvimento, mobilizando áreas inteiras e suas qualidades simbólicas, estas construídas durante os vários ciclos atravessados pela cidade.

O futuro dos trilhos do trem na casa da Ferroviária mostra a dualidade do debate da retirada desses mesmos trilhos. Se, por um lado, os mesmos serão removidos do centro da cidade para serem instalados em área externa ao perímetro urbano de Araraquara, por outro, o local onde hoje estão os trilhos carrega um simbolismo que tem um valor identitário para a população, mas, como demonstrado, altamente valorizado na competição das cidades na atração de investimentos. Objetivamente, a retirada dos trilhos será benéfica para que a cidade possa captar recursos e fazer com que os capitais possam fluir melhor em sua área central; subjetivamente, os trilhos

ficam para dar o nexo de desenvolvimento iniciado no passado rumo a uma cidade ideal, ideológica, modelo.

REFERÊNCIAS

AMENDOLA, G. **La ciudad postmoderna**: magia y miedo de la metrópolis contemporánea. Madrid: Celeste Ediciones, 2000.

AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papiros, 1994.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BAUMAN, Z. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

BECK, U.; GIDDENS, A.; LASH, S. (Org.). **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Ed. da UNESP, 1997.

BENDOR, T. K. et. al. The dynamics of brownfields redevelopment. **Sustainability**, [S.l.], v.3, n.6, p.914-936, 2011.

BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, Ano 13, n.11, p.27-36, dez. 2011.

CACCIARI, M. **A cidade**. São Paulo: Gustavo Gili, 2010.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

CORRÊA, A. M. M. **História social de Araraquara**: (1817 a 1930). 1967. 420f. Dissertação (mestrado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1967.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**: segundo as observações do autor e fontes autênticas. São Paulo : Boitempo, 2008.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, n.26, p.09-17, 2009.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1998.

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

JACOBS, J. **The death and life of great American cities**. New York: Vintage Books, 1961.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999.

POZZER, G. P. A modernidade chega de trem: a inauguração da ferrovia em Campinas, São Paulo, em 1872. **Intellêctus**, [S.l.], v.14, n. 1, p. 142-167, 2015.

Atividade ferroviária e urbanização em Araraquara:
uma interpretação histórico-sociológica

RIGOL, S. M. Gentrificação: conceito e método. In: CARLOS, A. F. A.; CARREIRAS, C. (Org.). **Urbanização e mundialização**: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005. p.98-121.

ROSA, H. **Social acceleration**: a new theory of modernity. New York: Columbia University Press, 2013.

ROSA, H. Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada. **Persona y Sociedad**, Santiago, v.25, n.1, p. 9-49, 2011.

SANTOS, M. Da diversificação da natureza à divisão territorial do trabalho. In: SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. p.84-92.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter**: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2010.

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

SMITH, N. Gentrification, the frontier and the restructuring of urban space. In: SMITH, N.; WILLIAMS, P. (Org.). **Gentrification of the city**. London: Unwin Hyman, 1986. p.15-34.

SOUZA, J. M. V. de. **Araraquara**: 212 anos de história. São Carlos: Editora Modelo, 2003a.

SOUZA, J. M. V. de. **A ideologia da cidade modelo**. São Carlos: Compacta, 2003b.

TELAROLLI, R. **Para uma história de Araraquara**: (1800-2000). Araraquara: UNESP/FCL/Laboratório Editorial, 2003.

MORADA DO SOL: NOS TRILHOS DO DESENVOLVIMENTO

Aender Luis GUIMARÃES
Ana Clara CITELLI

A aurora de Araraquara

A cidade de Araraquara está localizada na região do planalto central do atual estado de São Paulo. Etimologicamente, o nome do município tem explicação vinculada ao tupi antigo *arará kûara*, que significa “buraco das ararás”. Em todo caso, o mal delineado contorno geográfico da região, juntamente com erros de grafia ou de pronúncia, levavam os viajantes a denominar a região por meio de diversos nomes que gravitavam em torno de Araquá, Araquara ou Aracoara. Por fim, o nome Araraquara acabava denominando uma extensa faixa de terras e acidentes geográficos variados do centro-norte paulista (LEMOS, 1978).

Em termos gerais, as primeiras referências à ocupação da região estão vinculadas aos caminhos coloniais de expedições em busca de pedras preciosas com destino a Cuiabá. Como a travessia via rio Tietê era difícil, uma alternativa foi sendo gestada pela travessia dos “campos de Araraquara”, configurando a região como um refúgio na difícil e demorada travessia pelo sertão do estado de São Paulo. Com a expansão da economia açucareira pelo estado, a ocupação da região se torna mais robusta, pois a mesma passava a conter pequenas criações de gado e agricultura de subsistência. Já nos fins do século XVIII e início de século XIX, a região passa a ser objeto de disputa pela concessão de cartas de sesmarias por grandes fazendeiros da região de Piracicaba, Itu e Campinas, que tinham o fito de estabelecer fazendas para criação de gado, expansão de canaviais e para aumentar o patrimônio (PACHECO, 1988, p. 24).

O adensamento da ocupação, aliado ao isolamento, que as condições físicas da região impunham, fez com que: [...] Em 22 de agosto de 1817 [fosse] criada a freguesia de Araraquara a pedido de Nicolau Pereira de

Campos Vergueiro, proprietário de terras da região [...] A justificativa para criação de uma freguesia se baseava na necessidade espiritual de seus moradores, bem como na sua utilidade para o Estado e para a Igreja, já que o acontecimento aumentaria a arrecadação dos dízimos. (GASPAR; AFRAM, 2000, p.35–36).

A exploração mista da pecuária e da cana-de-açúcar na região foi realizada até meados do século XIX. “Em 1862, a freguesia de Araraquara já contava com trinta engenhos de açúcar” (GASPAR; AFRAM, 2000, p. 36). Em fins da década de 1860, a economia vinculada a pecuária foi sofrendo uma sistemática redução no montante patrimonial dos fazendeiros da região denominada Araraquara (PACHECO, 1988). A vida urbana nesses tempos foi absolutamente marginal, em razão do já citado isolamento geográfico e dos poucos ganhos que as lavouras permitiam auferir. Além disso, as funções urbanas, anteriormente à chegada do café, gravitavam ao redor de um núcleo urbano que desempenhavam funções vinculadas aos tramites que a igreja, a cadeia e o cemitério desempenhavam em uma sociedade de natureza escravista como a da época.

Café e ferrovia na construção de uma sociedade

Desde a década de 1840 já havia registros de plantações de café na região, que incluía São Carlos, pois o desmembramento entre as duas cidades datam de 1865. Todavia, a lavoura lentamente foi sendo ampliada, somente em virtude das dificuldades impostas pela distância e pela escassez de mão de obra. O aumento do consumo mundial do grão e o início da expansão ferroviária pelo estado de São Paulo refletiram no aumento do cultivo comercial do café e na importação de mão de obra escrava do exterior ou mesmo de outras regiões do Brasil. Nesse momento da história nacional as estradas de ferro e a economia mercantil-escravista permitiram um extraordinário crescimento do oeste paulista.

A São Paulo Railway atinge Jundiaí em 1867. A Paulista, organizada a partir de capitais ligados diretamente ao café, alcança Campinas, em 1872, e Rio Claro, em 1876. Mogiana, Sorocabana, Ituana comporiam o restante desse quadro. [...] O avanço do povoamento segue à frente da própria ferrovia, e se nas décadas anteriores estivera restrito primeiro a alguns aventureiros e depois a alguns cafeicultores pioneiros, a partir de 1875 se acelera rapidamente. (PACHECO, 1988, p. 32).

Araraquara, assim como outras cidades do estado de São Paulo, acaba por seguir um contexto maior. Em fins do século XIX e início do século XX, o estado estava propiciando a dinamização de sua economia no intuito de aproveitar o potencial da cafeicultura. O meio para tal empreitada era a instalação de um circuito ferroviário que permitiria estreitar a distância tempo-espacial entre a produção, distribuição e o consumo, liberando uma maior circulação monetária na economia paulista como um todo (TOSI, 1998). A ferrovia chegou à Araraquara no ano de 1885 e impôs “[...] um modo de vida e uma dinâmica de relações sociais que, pelo menos em um primeiro momento, obedeciam [aos] padrões não estabelecidos.” (TOSI, 1998, p. 102). Alguns elementos fizeram das últimas três décadas do século XIX um momento de excepcional desenvolvimento regional. Primeiramente, houve uma crescente demanda externa do café, então o principal produto da região e do Brasil; aliado a isso foi adotado, não sem muita resistência, o uso de mão de obra de trabalhadores assalariados migrantes no lugar de escravos e; por fim, Araraquara foi durante esse período, o limite da linha férrea, representando uma “franja fronteira” ou o limite do desenvolvimento.

Toda essa pujança da economia cafeeira do interior foi refletida nas transformações urbanas das cidades. Novas funções urbanas foram criadas com a chegada dos trilhos e com a imigração em massa. Araraquara foi elevada à condição de cidade em 1889, ano em que contava com cerca de 10 mil habitantes. É difícil fazer um levantamento histórico-estatístico da cidade em função dos desmembramentos de municípios como São Carlos e Jaboticabal, mesmo assim, estima-se que entre 1886 e 1900, a população foi multiplicada por cinco (PACHECO, 1988, p. 55).

Para além dos números e estatísticas, temos eventos históricos que por si só evidenciam a pujança do desenvolvimento urbano do período, como pode ser notado pelo fato de a

Câmara de Vereadores começar a se preocupar em disciplinar o crescimento urbano, organizando as primeiras ‘posturas’ nesse sentido. Debate-se, também, a necessidade de montar um serviço de água canalizada, de se organizar um serviço de iluminação pública, outro de limpeza, de se estruturar o serviço de telefonia. (PACHECO, 1988, p.56).

Carlos Pacheco, em sua dissertação sobre *Café e Cidade em São Paulo*, também demonstra que descrições da Comissão Central de Estatísticas e diversos Almanques de São Paulo apresentam uma visão do conjunto da vida urbana em Araraquara no início da década de 1880, em que:

Ao lado de dezenas de lojas ligadas ao pequeno comércio (fazendas, armarinhos, ferragens, secos e molhados, etc.), surgem uma série de pequenos serviços. São alfaiates, sapateiros, barbeiros, que iriam estruturando esse ambiente urbano original. A quase totalidade dos estabelecimentos registrados se prende a atividades dessa natureza, ou estão relacionados a oficinas, em geral de reparos. Aqui se enumeram as oficinas de carpintaria, os ferreiros, funileiros, seleiros, etc. Além destas merecem destaque uma ou outra serraria, as olarias e diversas pequenas 'oficinas' industriais. (PACHECO, 1988, p. 56).

Na visão de Carlos Pacheco, a economia cafeeira levou as cidades a se reconfigurarem radicalmente. A imigração, as novas relações de trabalho, as novas funções do aparato estatal, o comércio de exportação e, principalmente, a ferrovia contribuíram para as mudanças urbanas profundas, pois:

[...] é a ferrovia que imprime uma feição particular a esse processo. Se é certo que a estrada de ferro não se explica por si mesma, e que sua dimensão está tão intimamente relacionada com toda economia cafeeira, também é certo que seu significado para as cidades por onde passa não estaria restrito ao mero fato de incorporá-las a marcha do café. Junto com a ferrovia viriam escritórios, as oficinas de preparação, etc. E, mais importante ainda, se desenharia pela primeira vez, nessas cidades que acabam de nascer, uma paisagem urbana onde o espaço começa a se diferenciar. (PACHECO, 1988, p. 56).

As análises histórico-sociológicas sobre a regionalização econômica do estado de São Paulo são praticamente consensuais e, portanto, hegemônicas, quando o assunto é a industrialização. Autores como Caio Prado Jr., Celso Furtado e posteriormente Fernando Henrique Cardoso, que trataram do tema entre 1940 e 1960, traçam uma explicação que atrelam o desenvolvimento urbano-industrial do estado de São Paulo ao desenvolvimento das lavouras de café na região¹. Nessa mesma trilha argumentativa, existem vários autores que também discutiram como a ferrovia estruturou e realocou os capitais nacionais do setor agrícola para o setor industrial no estado, o que é mais interessante para o propósito deste texto, no qual tratamos mais detidamente sobre como a ferrovia promoveu uma diferenciação regional e a urbanização de Araraquara.

¹ Não podemos aplicar essa teoria de maneira uniforme e homogênea, pois em algumas regiões o surgimento da indústria não pode ser unicamente atribuído aos cafeicultores como no caso de Franca. Ver (REZENDE, 2006).

Pacheco (1988) cita Odilon N. Matos, em um estudo sobre economia cafeeira e evolução ferroviária dizendo que:

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para ser sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, pontos de cruzamento de trens ou local de baldeação. Todo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades. (MATOS, 1985 apud PACHECO, 1988, p.56).

E esse é o caso de Araraquara que foi escolhida como sede regional de manutenção e administração da ferrovia levando à cidade, desde cedo, aspectos e dinâmicas que as demais cidades da região só mais tarde passariam a possuir.

Ferrovia e urbanização: duas faces de uma mesma moeda

Entre os anos de 1886 e 1916, a cidade de Araraquara, como diversas outras inseridas no circuito cafeeiro, apresentou um grande impulso econômico adequando-se ao aumento de fluxos de produção e capitais. Além disso, nesse período já era possível observar que diversas atividades específicas do mundo rural respingavam no mundo urbano, gerando uma dialética de desenvolvimento e ocupação.

Na civilização cafeeira, o rural constrói o urbano, ou seja, o café gera a cidade e o cidadão. Esta atividade materializava-se como uma empresa, e portanto, necessitava do urbano para se afirmar. Neste momento, a economia do país era conduzida pela produção de café. O excedente gerado internamente, permanecia no território de origem e retornava ao espaço de sua produção ou era investido em outros setores rentáveis, direta ou indiretamente, como ferrovias e os equipamentos coletivos urbanos. (VARGAS, 2000, p. 21).

Nas cidades, a elite cafeeira cada vez mais se imbricava no Estado por meio de cargos públicos, cargos esses que, assim como hoje, eram utilizados para resvalar interesses privados. Ou seja, naquele momento a elite usava sua influência na condução do Estado para desenvolver e consolidar políticas de

proteção à cafeicultura e alguns serviços e obras urbanas, que dinamizavam a economia e acabavam contribuindo aos interesses de alguns segmentos da sociedade.

Um bom exemplo dessa vinculação de cafeicultores e políticas foi o surgimento de “clubes da lavoura”. Essas associações tinham como principais preocupações questões como mão de obra, técnicas agrícolas e valorização do café. O Clube Araraquarense era uma espécie de associação dos “coronéis” que desenvolviam atividades políticas como as descritas. O Clube “[...] era frequentado pelos elementos mais representativos da sociedade araraquarense. Constituíam-se num local privativo, onde decisões políticas eram tomadas. Antes de um projeto ser aprovado na Câmara, era discutido nos salões dessa associação.” (VARGAS, 2000, p. 23). O papel dos fazendeiros está intimamente ligado ao desenvolvimento urbano, pois:

À medida que os fazendeiros mudaram-se para os grandes centros, cresceu a tendência em promover melhoramentos urbanos. Aumentou o interesse pelas diversões públicas, a construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafés. Melhorou o sistema de calçamento, iluminação e abastecimento de água. Aperfeiçoaram-se os transportes urbanos. O comércio urbano ganhou novas dimensões, bem como o artesanato e a manufatura. O processo foi favorecido pelos interesses que o capital estrangeiro teria nesses tipos de empreendimentos urbanizadores. (COSTA, 1977, p. 215).

A alta lucratividade proporcionada pelo café nesse momento propiciava diversos investimentos em setores urbanos que, de uma forma ou outra, retroalimentavam os ganhos do cafeicultor. Assim sendo, nesse momento já existia uma positividade referente a figura do empresário, político e agricultor, papéis sociais que frequentemente se fundiam em uma só pessoa. Exemplo disso foi Bento de Abreu Sampaio Vidal² que promoveu importantes melhoramentos urbanos em Araraquara quando à frente da Câmara Municipal, cargo que lhe “[...] possibilitou prestígio político e poder econômico [...] e a aprovação e realização de inúmeros projetos vinculados aos seus interesses privados.” (VARGAS, 2000, p. 26).

Esses agricultores e políticos acabavam se lançando em empreendimentos diversos como aberturas de estradas, edificação de pontes, construções

² Bento de Abreu foi um agente modernizador da cidade de Araraquara. Natural de Campinas (SP) criou sua família na cidade de São Carlos e foi político destacado na cidade de Araraquara, onde foi vereador e deputado estadual. Sendo presidente da Câmara Municipal de Araraquara entre 1908 e 1916.

de estradas de ferro, exposições e patrocínio à vinda de migrantes. Claro que todas essas atitudes estavam sempre vinculadas à valorização da atividade cafeeira que acabavam por transbordar no modo de vida urbano, dinamizando e potencializando a urbe como um todo.

Aliado ao papel desempenhado pelos grandes cafeicultores é importante ainda destacar a função desempenhada pela migração. Atraídos e, muitas vezes incentivados, milhares de pessoas se deslocavam em direção ao interior do estado na busca de realizar o sonho de ter terras. Esses migrantes chegavam no exato momento que a escravidão estava sendo abolida dos cafezais, o que por sua vez incentivava a absorção da força de trabalho nessas fazendas.

O crescimento da população e a expansão das funções urbanas relaciona-se, da mesma forma, com a imigração estrangeira que aflui para a cidade desde meados do século XIX. Os imigrantes contribuíram para a expansão das atividades urbanas ao transferirem algumas funções, antes instaladas no latifúndio, para as cidades. Este contingente, oriundo de áreas onde não havia preconceito contra o trabalho manual, controlaria de maneira crescente o artesanato e o comércio dos centros urbanos. (VARGAS, 2000, p. 29).

É necessário pontuar que a maioria dos imigrantes se fixou nas fazendas de café. Todavia, com o tempo e as inúmeras dificuldades sociais e financeiras que o trabalho na roça impunha, muitos se deslocaram para as cidades. Além disso, quando o imigrante dispunha de algum recurso financeiro, adquiria um imóvel urbano como garantia de investimento seguro, levando consigo toda sua família e gerando um crescimento urbano significativo.

Com a imigração e esse crescimento urbano, cidades como Araraquara passaram a apresentar um desenvolvimento das indústrias, já que a cidade passou cada vez mais a oferecer um espaço de produção e consumo que, em última instância, vinculam-se ao capital cafeeiro. Essa nascente industrialização tem nos produtos alimentícios seu foco, e na indústria familiar seu desenvolvimento. A partir da década de 1910, com a eclosão da Grande Guerra e a decadência do café, há uma mudança no perfil dos imigrantes. Muitos agora mudam diretamente para a cidade no intuito de “fazer a vida” na cidade e por meio dela.

A presença de imigrantes, principalmente italianos e espanhóis, no processo de urbanização da cidade, foi significativo para o desenvolvimento

das atividades industriais e comerciais locais. [...] O caldo cultural dos imigrantes pode ser observado nos padrões arquitetônicos adotados nas construções do período. [...] Este grande contingente europeu, formado por trabalhadores livres presentes tanto nas fazendas como nos núcleos urbanos, deram à cidade a atribuição de mercado de trabalho. (VARGAS, 2000, p.21-32).

A própria ferrovia, que chega a Araraquara em 1885, propiciou diversos empregos e atividades vinculadas a seu funcionamento e manutenção. Oficinas e fundições, que prestavam reparos e/ou confeccionavam peças, foram criadas na cidade. Serviços vinculados à ferrovia conviviam simultaneamente com diversas e variadas indústrias domésticas. Todo esse dinamismo e

[...] intensificação das funções urbanas transformou Araraquara numa cidade diversificada socialmente. O espaço exclusivo de residência da elite passou a fragmentar-se para ceder lugar à pequena burguesia industrial e comercial e à classe operária nascente. O espaço urbano ampliava-se, homogeneizava-se, na mesma medida em que se tornava cada vez mais heterogêneo. (VARGAS, 2000, p. 36).

Ainda sobre a vida urbana em fins do século XIX e início do século XX na cidade de Araraquara, Pacheco destaca:

Em todos seus aspectos ela [a urbanização] traz a marca da velocidade com que se altera a economia regional, e é sinônimo das transformações que passa o café. A população urbana cresce impulsionada pela migração, multiplica-se o pequeno comércio, as oficinas industriais, o beneficiamento paulatinamente assume características de atividade urbana, aparecem os bancos, os escritórios da ferrovia, etc. As próprias necessidades da economia cafeeira passam a exigir a ampliação das funções urbanas e estas estimulam o desenvolvimento das cidades. A diversificação do complexo repercute diretamente sobre seu segmento urbano. (PACHECO, 1988, p. 91).

Todas essas mudanças e transformações são de grande monta no trecho da baixa paulista, pois além de levar a uma ocupação do espaço de maneira mais dinâmica, a própria diferenciação social, diversificação da economia e organização das cidades são intensificadas.

Urbanização e modernidade na morada do sol

No senso comum, estabelecemos uma relação quase que automática quando pensamos em moderno, ou seja, o moderno como ideia que se constitui em oposição ao passado, ao arcaico, ao clássico. Nesses termos, a ideia de moderno é vinculada à ideia de progresso e sua respectiva valorização positiva. Todavia, devemos entender moderno, dentre um cipoal argumentativo, que não teremos tempo para tratar aqui, como um conjunto de transformações ocorridas após as revoluções burguesas do século XVIII. Transformações essas que primam por uma visão racional, por um Estado democrático e de direito e pela laicidade frente ao obscurantismo místico e religioso e ao Estado absolutista e teocrático. Entretanto, esse processo sempre foi carregado de contradições.

Parece-nos prudente deixar claro que a urbanização de uma cidade não pode ser olhada pela razão dualista pautada nos ditames do desenvolvido e do atrasado. “O processo real mostra uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado ‘moderno’ cresce e se alimenta da existência do ‘atrasado’.” (OLIVEIRA, 2003, p. 32) e essa simbiose se agrava nas cidades brasileiras conforme o tempo e o espaço analisado. O autor supracitado, em seu livro *Crítica à Razão Dualista*, trabalha com uma questão mais ampla, notadamente – os impasses do desenvolvimento brasileiro; no entanto acreditamos que a pertinência e clareza de suas proposições podem ser deslocadas do objeto de análise sem a perda de sua capacidade crítica, pois “[...] o espaço é tornado único, à medida que os lugares se globalizam. Cada lugar, não importa onde se encontre, revela o mundo (no que ele é, mas também naquilo que ele não é), já que todos os lugares são suscetíveis de intercomunicação.” (SANTOS, 2008, p. 43).

São essas características que permitem um tipo de desenvolvimento que combina a promoção da exclusão e da discriminação e fazem parte do desenrolar histórico de Araraquara. Desde fins do século XIX, Araraquara passou por processos de melhoramentos urbanísticos, com vistas à modernização e que mudaram a configuração da cidade. Do uso do solo a planos urbanísticos, com fito de melhoramento, a cidade passou por um processo de higienização, limpeza, iluminação e embelezamento, alterando a paisagem de maneira ampla. Podemos entender que as mudanças no interior paulista estavam conectadas às inovações mundiais, como as novas maneiras de difusão da imagem e do som, e os novos meios de transporte e comunicação que a elite cafeeira, buscando cultuar o progresso, implantava no interior (VARGAS, 2000, p. 92). A “*belle époque* caipira”, expressão cunhada pelo historiador José Evaldo de Mello Doin, que vincula o desenvolvi-

mento da urbanização do interior paulista à riqueza procedente do café, parece, aos nossos propósitos, uma conceituação interessante. Além disso, pensar a apropriação do modelo haussmaniano³ e suas versões tupiniquins iniciadas por Pereira Passos⁴, no Rio de Janeiro, também lançam luz sobre a urbanização e modernização da cidade de Araraquara.

Na trilha urbanística de Haussmann, em Paris, e de Pereira Passos, no Rio de Janeiro, o governador do estado de São Paulo incentivou uma “regeneração” no estado, e Araraquara sentiu os reflexos dessas propostas. Em Araraquara “[...] foram estabelecidas normas arquitetônicas para construções, novos impostos, a proibição do exercício de determinadas profissões e da criação de animais domésticos no perímetro urbano.” (VARGAS, 2000, p. 96). Na ânsia da higienização, diversas medidas também foram realizadas no município para a fiscalização dos produtos consumidos e na limpeza das ruas. A ideologia da higienização acabava por respingar em políticas de exclusão espacial e social nas cidades do Brasil, e em Araraquara chegou até mesmo a ser criado um asilo para remover mendigos das ruas da cidade e a proibir a mendicância como um todo.

Em tal contexto, Bento de Abreu foi âncora da reurbanização do município. Homem letrado da elite cafeicultora, objetivava implantar a “ordem e o progresso” na cidade, buscando refletir uma organização coerente, higiênica e esteticamente unificada⁵. No entanto, “[...] o ocultamento da exclusão social integrava um amplo projeto de modernização encabeçado pela elite: regenerar significava, também, afastar para longe do olhar burguês as contradições sociais engendradas pela modernidade.” (VARGAS, 2000, p. 105), e no caso de Araraquara também “significava apagar os traços da barbárie de 1897⁶ do imaginário popular e da paisagem urbana” (VARGAS,

³ Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) realizou uma grande reforma urbana em Paris na segunda metade do século XIX, que alterou drasticamente a fisionomia e o funcionamento da cidade. Até hoje essa forma de remodelação do espaço tem entusiastas e ávidos críticos, pois muitas pessoas foram retiradas de suas casas para dar lugar a uma nova ordem urbana, dita mais moderna, racional, limpa e funcional.

⁴ Francisco Pereira Passos (1836-1913) foi o responsável pela versão carioca da reforma de Haussmann no Brasil. Inspirado na reforma da cidade de Paris, criou praças e estruturas, alargou e eliminou cortiços e seus moradores de áreas nobres da cidade. Aliado ao médico sanitarista Oswaldo Cruz, levou a cabo medidas higienizantes e promoveu vacinação coletiva da população da cidade que, por sua vez, culminou na Revolta da Vacina em 1904.

⁵ Para um conhecimento profundo da vida e obra de Bento de Abreu ver Vargas (2000).

⁶ Em Araraquara, pode-se dizer que houve uma versão local da disputa entre Monarquistas e Republicanos. No auge do coronelismo, uma disputa banal entre Rozendo Brito e o dono de uma farmácia da cidade, protegido de Antônio Joaquim de Carvalho, um chefe político local acabou resultando no linchamento de Rozendo Brito e do seu tio Manuel

2000, p. 105). Enfim, a urbanização e modernização na morada do sol seguia o ideário da época preconizando que:

[...] uma cidade bela era indício de riqueza, prosperidade e civilização. Então, o espaço urbano é esculpido com signos que representam modernidade e poder, numa tentativa de estar junto dos grandes centros. A cidade passa a valer pelo que ela tem e não pelo que ela é: Araraquara College, Teatro Municipal, Jardim Público, Clube Araraquarense, Asilo da Mendicidade, Banco de Araraquara, entre outros. A arquitetura é mimetizada numa alusão de que o poder e status se repitam. (VARGAS, 2000, p. 112).

Em suma, esse projeto urbano e social é uma tentativa de estar próximo aos grandes centros e por isso mesmo reflete-se em sua conformação social.

O projeto *versus* o legado dos trilhos

Nesta seção mostra-se necessário um deslocamento temporal, isto é, do final do século passado até o momento presente (neste caso, o ano de 2017), para que possamos dialogar e expor o objetivo central do trabalho: *demonstrar como o projeto de retirada dos trilhos e da passagem do trem do seu espaço originário terá impacto no legado ferroviário no território araraquarense*. Busca-se expor neste texto, como a participação fundamental que os trilhos tiveram na construção da identidade local e na urbanização; enquanto hoje se cogita e se planeja retirar os trens do município de Araraquara, criando um contorno que passará fora da cidade. Além disso, demonstra desta forma, que apesar da contribuição crucial da malha ferroviária para o nascimento da cidade, este espaço já não cria empatia o suficiente na população, de forma que os projetos de retirada dos trilhos têm sido reforçados e apoiados pela opinião pública local.

A somatória de interesses – concessionária que administra as locomotivas na cidade e população local – será decisiva para que o projeto de retirada dos trilhos ocorra, e o novo contorno ferroviário aconteça nas “margens” da cidade, no pátio de manobras de Tutóia. Logo, essa situação descrita nos incita à hipótese de que as novas gerações de habitantes araraquarenses, atualmente não acessam políticas de incentivo à preservação da memória local ou não possuem conhecimento a respeito da história oficial da cidade.

de Souza Brito. O evento ficou conhecido como Linchaquara. Para mais informações ver França (2015).

Na verdade, o que se pode deduzir é que, ademais, no momento em que os trens de passageiros foram gradativamente sendo sucateados e, portanto, retirados – meados dos anos 1990 e o último trem a passar foi em 2001, que fazia o trecho Campinas-Araraquara –, os araraquarenses começaram a perder a identificação com aquele espaço, porque já não o utilizavam como antes, ainda que aquele fosse o lugar de chegada de muitas famílias tradicionais que deram origem ao município.

É importante ressaltar que se pretende dialogar com um tema que aborda, não somente a história oficial da cidade, mas também histórias particulares, por isso neste artigo apresentaremos alguns relatos encontrados em *blogs* e documentários que discutem a respeito da memória ferroviária dos araraquarenses, e através desses relatos, como essa proposta de retirada dos trilhos pode ser debatida pelo viés mercadológico da ocupação de espaços da cidade, que se materializa em projetos de mercado imobiliário (construções de condomínios verticais) e também hoteleiro.

Portanto, o cenário ferroviário que se tem na cidade de Araraquara, tem se restringido a reclamações a respeito do barulho advindo das atividades do trem, ou através dos diversos projetos em trâmites na Câmara Municipal, sugerindo a ocupação daquele espaço, seja através da construção de *shoppings* em um parque denominado ferroviário, seja através de instalação de prédios verticais, na tentativa de criar um centro comercial, ou até mesmo utilizar os trilhos para a passagem de um VLT (veículo leve sobre trilhos). De qualquer modo, não se pode retirar os méritos das diversas alternativas criadas para a ocupação daquele espaço, mas o que se tem de concreto é que com a retirada dos trilhos – ou da passagem do trem – para um novo contorno ferroviário, a cidade de Araraquara não fará mais parte do mapa ferroviário brasileiro.

Como já dito, supõe-se então que a consequência de retirada dos trilhos perpassa a memória local, por isso é simbólico, mas também concreto, pois a ferrovia fez parte da fixação de famílias no município, da urbanização da cidade, e do crescimento econômico e cenário político. O processo de instalação da população araraquarense intensificou-se através do espaço da ferrovia e a estrutura da cidade e de toda região se concretizou e modificou por conta dos trilhos. Segundo Silva, a malha ferroviária do interior, no caso a EFA (Estrada Ferroviária Araraquara), buscava montar uma espécie de “bloco” que fosse capaz de transportar diversas cargas que o mercado já fomentava no sistema:

A EFA, como parte do circuito ferroviário, compunha e buscava articular um longo feixe de circuitos na órbita do complexo cafeeiro: o circui-

to mercantil de gado, o circuito de produção de cereais, o circuito do crédito, o circuito imobiliário, o circuito de compra e venda de títulos nas bolsas de valores, entre outros. Em meio a esta dinâmica de trocas é possível identificar níveis diferentes de hierarquia e especialização. Cada circuito interage com outros, formando, no caso da economia paulista, um mosaico. (TOSI, 1998 apud SILVA; TOSI, 2014, p. 03).

Diante da importância do fluxo de mercadorias e pessoas, não se pode ignorar a consciência regional que as ferrovias do interior paulista promoveram para as cidades e que abrigavam os trilhos, pois os nomes das linhas férreas eram escolhidos de acordo com os nomes das regiões que elas serviam, tais como: Sorocabana, Araraquarense, Mogiana etc. (SILVA; TOSI, 2014), conforme descrito no mapa abaixo:

Figura 01 – Mapa ferroviário de 1935, das Estradas de Ferro do estado de São Paulo (a linha vermelha nos mostra a dimensão da estrada de ferro Araraquarense, que possui uma grande extensão de abrangência e é privilegiada por fazer parte da porção central do Estado).



Fonte: (ESTRADAS..., [1935]).

A história ferroviária araraquarense tem vastos históricos de problemas administrativos-financeiros, desde a dificuldade em concessões e investimento na expansão da malha, até a retirada de concessões e sucateamento dos trilhos, problemas estes encontrados não somente na cidade, mas em grande parte do território. Não cabe nesse momento apresentar as especi-

ficidades de suas dificuldades, mas somente dizer como o investimento em outros tipos de transporte que não o ferroviário, teve impacto em todo o estado, quando deixado em segundo plano a partir do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), e principalmente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). A partir do mandato desses presidentes, os investimentos foram progressivamente direcionados para a construção de rodovias - visto que a construção de estradas e rodovias possui um custo mais baixo em relação à manutenção da infraestrutura ferroviária – com o intuito de promover a interligação nacional, mas principalmente visando à expansão da indústria de montadoras de veículos.

Fim dos trilhos e a cidade aos moldes do capital

Neste momento, apresentar as etapas da trajetória de retirada dos trilhos e o novo contorno ferroviário da cidade de Araraquara é necessário, mas antes de apresentá-las (vide figura 02 e 03) é fundamental apresentar algumas das hipóteses que fomentaram a continuação desse projeto: 1) desinteresse em investimento na malha ferroviária, de modo que ao fazer um novo contorno é menos oneroso para a empresa responsável (no momento a Rumo), pois há maior acesso a incentivos que financiam com maior facilidade o projeto de remoção dos trilhos, ao invés de um projeto de reestruturação da malha e duplicação da malha, através de novos investimentos e possibilidade em transporte humano; 2) a população local, os mais antigos principalmente, utilizavam o espaço ferroviário como meio de transporte, isto é, através dos trens de passageiro. Por conta da falta de investimentos na manutenção dos trilhos e maior demanda para trens cargueiros, em meados da década de 1990, até o ano 2000, chega ao fim o transporte humano, se tornando exclusivo para transporte de carga. Portanto, aquele espaço já não tinha mais utilidade para a população. Ainda que saibamos da importância dos trens e por serem responsáveis pela dinâmica na linha de exportação do país, não são todos que compreendem essa nova lógica, por isso, aquele lugar não é mais interessante para os habitantes como um todo.

A trajetória do projeto de retirada dos trilhos é uma discussão antiga e vem tentando ser concretizada por mais de 50 anos:

Década de 60: Estrada de Ferro Araraquara elaborou o primeiro mapa com desvio do traçado para fora do centro da cidade.

Década de 70: Estudo envolvia a ocupação da área com a construção de um grande parque linear e edifícios. Projeto original previa a retirada dos trilhos.

Década de 80: Estudo preliminar de metrô de superfície no traçado dos trens que seguia de Américo Brasiliense à Estação do Ouro. Objetivo era ter uma via de transporte regional de passageiros.

Ano de 1996 ao ano 2000: Foi feito viaduto no caminho de Américo Brasiliense com passagem sobre a ferrovia. O projeto previa a transferência do transporte de cargas do centro, com a mudança do Pátio para Tutóia.

2001 a 2006: Exército, em parceria com o Ministério dos Transportes, entregou projeto executivo do novo traçado ligando a Estação do Ouro à Estação de Tutóia. A proposta foi rediscutida e a transferência deve começar pelo pátio de manobra.

2013 até hoje: Projetos em trâmites na Câmara Municipal que pensam, juntamente com arquitetos e outros profissionais deste meio, o que fazer e como utilizar aquele espaço quando os trilhos saírem definitivamente e as atividades da empresa RUMO cessarem. (MACHADO, 2013).

Até o final de 2016, acompanhando notícias dos jornais araraquarenses e entrevistas não estruturadas – que logo, possibilitam um diálogo mais flexível – com trabalhadores da atual empresa responsável pela ferrovia, a Rumo, notou-se que o processo de retirada dos trilhos já está em curso. Isso se deve, pois ao não ser mais viável a passagem de trens carregados dentro da área urbana, e no caso, em uma das principais vias de acesso da cidade de Araraquara, fez-se um novo contorno ferroviário que passa nos arredores da cidade, em um espaço periférico chamado Tutóia. Este espaço em questão, que pode ser caracterizado parcialmente como um bairro de Araraquara, é pouco desenvolvido, não possui planejamento e existe por possuir uma estação ferroviária inaugurada em 1914, que ficou abandonada por anos e voltou a ser utilizada em meados do ano de 2013. Essa estação faz a divisão entre a cidade de Araraquara e outro município pequeno e vizinho, chamado de Américo Brasiliense.

Figura 02 – O novo contorno Araraquarense – pátio de Tutóia



Fonte: (ARARAQUARA, [2017]).

Figura 03 – O aumento do acesso ferroviário, Tutóia-SP.



Fonte: Cetenco ([2017]).

É sabido que as cidades modernas se transformam e se configuram conforme o ritmo que o sistema capitalista impõe e, mais que isso, a paisagem urbana tem como função primordial representar os tempos e as relações sociais que por ali passaram, em tempos distintos (SANTOS, 2002). As paisagens urbanas modificam-se sem amarras, em prol dos interesses do capitalismo, do mercado e do espaço voltado para o consumo.

O espaço historicamente usado pela linha do trem, que permitiu estabelecer relações sociais, propiciou novas famílias, suscitou e consolidou uma identidade local, efetivou ligações entre distintas áreas da cidade, gerou empregos e modificou as dinâmicas socioeconômicas, passará por transformações que ainda que sejam pontuais em um espaço e de longo prazo até o término, tende a passar por um processo. Esse processo – que é

consequência natural dos novos moldes arquitetura urbana – é o processo de desenraizamento com o espaço histórico (AUGÉ, 1991 apud SÁ, 2014), e também é a fragmentação da memória urbana e ferroviária do município, memória esta significativa para compreender o desenvolvimento da identidade e estruturação da população araraquarense. Pois, assim como já foi mencionado, este é um dos espaços de marco zero da construção da memória e história antropológica da cidade.

Neste sentido, o espaço urbano, as cidades e as sociedades possuem uma interação profunda e reflexiva, em que recriar, modificar a cidade significa que estamos modificando a nós mesmos (HARVEY, 2005). Isto é, quando um espaço em questão possui sua função de integrar e materializar as relações estabelecidas na sociedade e, portanto, o lugar prossegue fornecendo possibilidades para que a sociedade integre e ocupe o espaço, então ele alcança sua atuação na historicidade e memória da população. Quando ele perde a função pela qual a população antes prezava e passa a ser somente um espaço de passagem, sem laços afetivos que remetam a uma memória local, torna-se um não lugar (SÁ, 2014) e, mais que isso, fica à mercê de transformações espaciais que atendam primeiramente aos interesses privados e pragmáticos (PACHECO, 1988).

Figura 04 – Estação ferroviária de Araraquara “À espera de um trem”.



Fonte: (LUGAR DO TREM, 2010).

Portanto, a figura 03 demonstra a modificação do sentido do espaço que agora os trens e seus trilhos já não possuem o mesmo valor, memória e arcabouço sentimental como ocorria antes, quando os trilhos levavam

passageiros e não soja ou açúcar ou quando esse espaço e essa atividade eram uma das principais formas de trabalho para os cidadãos.

A locomotiva que permaneceu em araraquara: ferroviária futebol clube

Não é exagero dizer como a linha férrea modificou a cosmologia do comportamento humano em todo o mundo ao criar passagens, ligar países, transportar culturas. No caso brasileiro e, especificamente, do interior paulista, o trem trouxe consigo não somente a urbanização e a esperança de crescimento político, econômico e social, mas também a prática esportiva mais famosa no Brasil: o futebol.

Para se ter ideia sobre a afinidade destes temas foi no início do século XX que o futebol chega ao Brasil através de Charles Miller. No ano de 1900 as fontes históricas citam a presença de algum tipo de prática ou modalidade esportiva na região do noroeste paulista [...] 'Como aconteceu por todo o Estado, podemos quase afirmar o violento crescimento do esporte bretão, iniciado de 1907. Em São Paulo, mais ou menos em 1900, tomou foros de nacionalidade e surgiu por todos os recantos ameaçando quase a paralisação dos outros esportes' [...] Neste sentido, as ferrovias foram os meios pelos quais a industrialização chega ao interior do país, junto com o pensamento da prática esportiva e o futebol como consequência. (ALMEIDA; GUTIERREZ; FERREIRA, 2010, p. 249).

Pode-se acreditar então que a prática esportiva tão famosa no território brasileiro adentrou o interior paulista através dos trilhos. Começou elitista e com o passar do tempo foi se tornando popular, pois conforme a urbanização ganhava o interior, a prática esportiva também o fazia, tornando-se parte da cultura dos “sertões” paulistas. Na cidade de Araraquara não foi diferente, a Associação Ferroviária de Esportes (AFE) foi fundada no ano de 1950, mais especificamente dia 12 de Abril, por um grupo de engenheiros servidores da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), tendo um grande articulador chamado Antonio Tavares Pereira Lima, o qual tinha como intenção primordial integrar e criar uma associação de empregados da EFA. Ao fim de abril de 1950, o diretor da EFA, Osvaldo de Almeida, visitou a cidade de Araraquara e se comprometeu em projetar a planta para a construção de um espaço esportivo na cidade. Diante disso, e antes mesmo da fundação do time, o engenheiro da EFA convenceu um grupo

de ferroviários da importância de construir esse espaço para recreação, um clube para usufruto dos ferroviários. Assim, deu início ao que hoje é um dos maiores estádios paulistas de futebol, o estádio da Fonte Luminosa, gramado pertencente à Ferroviária S/A.

Antônio Tavares Pereira Lima, o primeiro presidente da AFE já havia convencido a cúpula da Estrada de Ferro de Araraquara sobre a importância e a necessidade da edificação não apenas de um clube recreativo para os ferroviários, mas incutiu nos mandatários a ideia de formar uma equipe de futebol profissional e de um estádio para o time.[...] em 1946, solicitou à Prefeitura Municipal de Araraquara uma área para construir o complexo esportivo, tendo como foco principal a feitura de um estádio. (BOCCHI, 2016, p. 02).

Isso nos mostra primeiramente como a EFA foi essencial não somente para a disseminação da prática esportiva mais popular do país na região, mas também, neste caso, possibilitou a criação de quadras para práticas de outros esportes também importantes no imaginário brasileiro e araraquarense, de forma que a população seria beneficiária desse espaço anos mais tarde.

A construção do Clube Ferroviário, a Arena da Fonte e o time de futebol, proporcionou, entre outras coisas, o asfaltamento de uma das avenidas mais importantes da cidade de Araraquara na década de 1950, a Avenida Bento de Abreu. Esse processo evidencia o entrelaçamento da arquitetura, estrutura da cidade, das práticas esportivas, consequentemente culturais, com a estrada de ferro e todos os legados, que são diversos para as cidades por onde passam.

A avenida Bento de Abreu só seria asfaltada e movimentada no final da década de 50. Vale ressaltar que a lembrança de Adhemar de Barros é também explicada por ele ter construído o conjunto de 200 casas da Vila Ferroviária, que até hoje norteiam o estádio. (BOCCHI, 2016, p. 03).

Ainda que não seja o foco desta pesquisa expor o histórico completo da Ferroviária S/A, é válido enfatizar uma das tantas outras construções que foram fruto da passagem do trem na cidade de Araraquara.

Abaixo segue algumas ilustrações da relação do esporte com a ferrovia:

Figura 05 – Símbolos da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) e da Associação Ferroviária de Esportes (AFE).



Fonte: Arquivos dos autores.

Sendo assim, a figura 05 ilustra o vínculo direto entre a história dos trens araraquarenses com o nascimento do time de futebol, que desde a reforma do estádio, tem atraído grandes nomes dos times de futebol brasileiros, logo, investimentos que fomentam o turismo e divulgam este espaço esportivo e de lazer da cidade.

A fala sobre os trilhos

Quando nos propusemos a tratar da ferrovia e seus desdobramentos na história araraquarense, julgamos que seria interessante utilizar relatos sobre a percepção das pessoas sobre a relação dos indivíduos, cidade e ferrovia. Logo de início ficou claro que os relatos encontrados seriam de cunho emotivo, mas não poderia ser diferente. A maioria da população araraquarense possui alguém, ainda que um parente distante, que tem suas raízes empregatícias e familiares na ferrovia, mas em contrapartida, ainda que a população possua esse histórico com os trilhos, os espaços e divulgação de documentários e reforço da importância ferroviária, tal como iremos demonstrar, perderam lugar ou são pouco disseminados continuamente. Esse processo abre caminhos para o desinteresse e mais: para o desenraizamento e esfacelamento dos vínculos históricos.

Os relatos a seguir foram extraídos do *blog* intitulado “O apito do trem”, este que aglutina reportagens sobre a cidade e a ferrovia. Além disso, o *blog* permite acesso a um documentário chamado “Memórias da EFA”, idealizado por Marcelo Machado (2016), que toca exatamente no ponto em nos propomos: a retirada dos trilhos do seu espaço original.

[...] Num primeiro momento, a juventude precisa saber o que foi a EFA e sua parte histórica. Num segundo momento nós precisamos ter as ferrovias restauradas para que eles tenham um transporte de qualidade,

que na minha opinião é o melhor meio de transporte do mundo. Eu acho que os trens de passageiros devem voltar e defendo que a ferrovia seja cada vez mais ampliada, com uma linha para carga e outra para passageiros. Eu sou totalmente contrário à retirada dos trilhos e digo mais, quem fala em retirar os trilhos está cometendo um grande equívoco.

(Relato 01, professor, 29 anos).

[...] Não dá para imaginar um país continental como o Brasil sem ferrovias. O país está sofrendo com a quantidade de carros e veículos queimando petróleo, congestionando as cidades, pagando um frete altíssimo em relação ao que se pratica no exterior. O investimento em ferrovias tem que voltar. A ferrovia está no DNA de Araraquara, tenho certeza disso. Em 1885 chegou a Paulista, dez anos depois, teve início a EFA, então é difícil achar uma família na cidade que não tenha um parente que foi, ou ainda é, ferroviário. Temos a vantagem de ter a IESA para fabricar não apenas, locomotivas, como também metrô.

(Relato 02, vereador, 67 anos).

[...] Eu vivi grande parte dessa ferrovia. Eu ia trem para Tiete, então descia em Rio Claro. Reaproveitar os trilhos para um trem urbano ou trem que ligue as cidades da região seria uma ideia maravilhosa.

(Relato 03, 85 anos, aposentado).

[...] Que o trem se mantenha, mas com transporte de qualidade, não apenas pela história que existiu, mas também pela história que virá. A ferrovia corta socialmente a cidade e isso não deve mudar. A retirada ou não dos trilhos deve ser mais discutida e o povo deve ser consultado. É preciso pensar em readequação de qualidade de vida, olhar para o futuro sem esquecer nosso passado.

(Relato 04, 57 anos).

Os relatos acima demonstram, de uma maneira pessoal e emotiva, que o sumiço da linha araraquarense do mapa ferroviária brasileiro, após a mudança completa para o município de Américo Brasiliense, especificamente no pátio de Tutóia, não significa apenas passar uma borracha em um ponto de um mapa, mas permite, entre tantas outras coisas, demonstrar que a cidade, principalmente a população araraquarense, não possui um vínculo de memória com o espaço que fomentou identidade para a cidade. É preciso que a simbologia da ferrovia seja mais relevante que o time de futebol do município. Os araraquarenses mais novos não são estimulados a resgatarem a memória local, portanto é possível que, por exemplo, a formatação do cenário e os elementos urbanos presentes na Via Expressa,

não signifique muito além do que simplesmente uma das principais vias de acesso, deixando para trás o valor de infraestrutura e superestrutura⁷ daquele lugar na cidade.

Considerações finais

Verifica-se, através de mídias locais e nas conversas do cotidiano, que grande parte da opinião pública tende a apoiar e incentivar que o projeto seja brevemente construído. O “apito do trem” incomoda, passando a representar somente poluição sonora. Esse é um fato que evidencia a atual desvinculação da população com o transporte sobre trilhos, já que aquele trem há tempos não representa mais o deslocamento de pessoas e cultura, mas somente transporte de carga que segue por uma malha ferroviária sucateada, representando perigos recorrentes de descarrilamento e acidentes que são frequentemente noticiados pela mídia brasileira. Ainda que saibamos os benefícios e o descongestionamento das rodovias que a volta do transporte ferroviário proporcionaria para o país e no caso, para o estado de São Paulo, o Brasil parece ainda não estar disposto a investir nesse meio de transporte. De forma que somente alguns projetos do PAC (Projeto de Aceleração do Crescimento) proposto no governo de Dilma Rousseff estão, quando não paralisados, progredindo vagarosamente. Para além do universo político, lento com propensões lucrativas, é fundamental ressaltarmos nossa perspectiva de pensar a conservação da memória da via férrea, que se constitui como uma herança histórico-social-patrimonial, capaz de permitir um enriquecimento individual e coletivo dos cidadãos de Araraquara.

Essa memória pode servir de instrumento de alfabetização cultural e permitir aos indivíduos à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que a população do município está inserida. Não se busca um preciosismo com os edifícios e trilhos da ferrovia, pois a ideia de patrimônio não pode ser focada apenas na preservação de monumentos, já que esse comportamento tende a invocar princípios elitistas das classes de alto poder aquisitivo, e não contemplar a pluralidade cultural presente nos municípios. Buscamos aqui, acima de tudo, ressaltar que a conservação do patrimônio histórico e simbólico da ferrovia pode vir a ser estruturada em espaços de difusão cultural, em que os edifícios da ferrovia,

⁷ Termo marxista cabível nesse contexto, já que *infraestrutura* significa a força de produção, matéria-prima, força de trabalho e produtos capitalistas realizados, neste caso, em um espaço. Enquanto a *superestrutura* diz respeito a todas as relações “ideológicas” e dominantes da cosmologia do comportamento da sociedade em questão, isto é, cultura e relações sociais presentes.

além de conservarem a memória, possam ser vistos como centros irradiadores de cultura cidadã e difusão de espaços pluralistas para a população araraquarense e região.

Enfim, a ferrovia faz parte da memória da população, da história oficial, do progresso urbanístico e estrutural da cidade. Mais que isso, a ferrovia foi responsável por manter e viabilizar famílias e imigrantes que vieram de todas as partes do mundo em busca de trabalho, esperança e dignidade. Sem dúvida, a ferrovia significou para o estado de São Paulo e para Araraquara um importante meio de transporte que deslocou não somente cargas que fortaleceram a edificação do capital, mas tornou-se um importantíssimo disseminador da cultura brasileira por todo o país.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M.; GUTIERREZ, G.; FERREIRA, R. P. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v.24, n.2, p. 249-58, 2010.

ARARAQUARA (cidade). [Pátio de Tutóia]. [2017]. Disponível em: <<http://www.camara-arq.sp.gov.br/site/wp-content/uploads/2015/02/SUGERIDAS-4-Copy.jpg>>. Acesso em: 04 out. 2017.

BOCCHI, A. **Estádio Fonte Luminosa, 'O Majestoso'**. Araraquara: AFE, 1951. Momentos históricos. Disponível em: <<http://www.ferroviarias.com.br/ver-momento-historico/estadio-fonte-luminosa-o-majestoso>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

CETENCO ENGENHARIA SA. [Acesso ferroviário, Tutóia-SP]. [2017]. Disponível em: <http://www.cetenco.com.br/images/destaques/cfa_destaque1.jpg>. Acesso em: 04 out. 2017.

COSTA, E. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. São Paulo: Grijalbo, 1977.

ESTRADAS de ferro. [1935]. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/cp-tronco.jpg>>. Acesso em: 04 out. 2017.

FRANÇOSO, L. M. Lichaquara: o assassinato dos Britos. **Cadernos de Campo: Revista de Ciências Sociais**, Araraquara, p.61-85, 2015.

GASPAR, J.; AFRAM; S. I. **Memórias do comércio: os caminhos do interior**: Araraquara, São Carlos e região. São Paulo: SESC/SP, 2000.

HARVEY, D. Do administrativo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. p.163-190.

LEMOS, A. **História de Araraquara**. Araraquara: Prefeitura Municipal, 1978.

LUGAR DO TREM. 2010. Disponível em: <<http://www.lugardotrem.com.br/2011/04/>>. Acesso em: 04 out. 2017.

MACHADO, M. **Memórias da EFA: a opinião do público**. Depoimentos colhidos durante as exibições do documentário “Memórias da EFA”. Araraquara, 2013. Disponível em: <<https://oapitodotrem.wordpress.com/>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

PACHECO, C. A. **Café e cidades em São Paulo: um estudo de caso da urbanização na região de Araraquara e São Carlos: 1880-1939**. 1988. 223f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

REZENDE, V. D. de. **Anônimas da história: relações de trabalho e atuação política de sapateiras entre as décadas de 1950 e 1980 (Franca-SP)**. 2006. 252f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Franca, 2006.

SÁ, T. Lugares e não lugares em Marc Augé. **Tempo Social**, São Paulo, v. 26, n. 2, p.209-229, 2014.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, M. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 54, n.2, p.21-22, 2002. Disponível em: <<http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v54n2/14803.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

SILVA, A.; TOSI, P. Considerações sobre entrelaçamento de circuitos e produções na órbita do complexo cafeeiro: o caso da Companhia Estrada de Ferro Araraquara (1896 a 1909). **Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada**, [S.l.], v. 10, n. 16. 2014.

TOSI, P. **Capitais no interior: Franca e a história da indústria coureiro-calçadista (1860 - 1945)**. 1998. 276 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 1998.

VARGAS, C. R. **As várias faces da cidade: Bento de Abreu e a modernização de Araraquara (1908-1916)**. 2000. 167f. (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Franca, 2000.

A PROPOSTA DE REMOÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DA CIDADE DE ARARAQUARA (SP): UM CASO DE GENTRIFICAÇÃO À BRASILEIRA¹

Douglas Alessandro Souza SANTOS
Richard Douglas Coelho LEÃO

A cidade pós-moderna apresenta vários cenários complexos, pois suas formas de ocupação e transformação durante os processos de ascensão da globalização promovem a reflexão e a construção de diferentes olhares sobre como o espaço urbano é percebido.

Os grupos humanos têm formas diferenciadas para lidar com esta questão e criam formas de ocupação espacial que possam garantir sua reprodução social e tornar a cidade adequada ao seu *modus vivendi*. A cidade, enquanto corpo social, abriga todo tipo de pessoa e possibilidades de apropriação do espaço que se tornaram mais evidentes desde o advento do sistema capitalista e que se complexificam cada vez mais com fenômenos como a globalização, a suburbanização das elites e as tentativas de revalorização das áreas centrais a partir do processo de gentrificação e o que esse processo oculta na sua essência.

O estudo em tela é uma análise, a partir do diálogo com os conceitos supracitados, de uma proposta de desenvolvimento da mobilidade urbana em Araraquara, localizada na região central do estado, conhecida pela força da indústria têxtil, pela produção sucro-alcooleira e, ainda, pela presença sem a devida conservação de seu sistema ferroviário e suas linhas de trem. Em cima do reaproveitamento urbano deste sistema versa a análise deste texto.

Este estudo se divide em três partes, que se complementam. Na primeira parte, procurou-se construir uma análise sobre a cidade a partir dos conceitos desenvolvidos por Santos (2008), Castells e Borja (1996), Harvey (2009, 2005), Compans (2004), Mendes (2011) e Siqueira (2014). Neste ponto, identificou-se que a cidade pós-moderna é um constructo técnico

¹ Dedicamos este texto a nossa amiga Ligia Poggi Pereira, *in memoriam*.

com tempos e complexidades diferentes que constrói sua relação com o espaço a partir das formas de ocupação e apropriação, dando ao urbano a dimensão social da cidade e uma identidade que lhe é peculiar.

Na segunda parte, faz-se um debate sobre as formas de reconfiguração do espaço urbano, mais precisamente a partir do conceito de gentrificação, que se caracteriza como uma forma de revalorização econômica do espaço das áreas centrais dos grandes centros urbanos em virtude do processo de suburbanização das elites e de seus parques industriais (MARTINEZ I RIGOL, 2005; SMITH, 2006; LESS; SLATER; WYLY, 2008; MENDES, 2011). Faz-se uma análise sobre as possibilidades de implementação em linhas gerais no contexto brasileiro e como este conceito se encaixa de forma a diferenciá-lo dos casos europeu e norte-americano.

A partir da análise discutida na segunda parte, busca-se na terceira parte analisar a situação da cidade de Araraquara, com vistas a construir um olhar crítico sobre a proposta levantada por um vereador e que tem passado por processos de aprimoramento com vistas a ser encaminhada para o debate em plenário de ‘revitalização’ da malha ferroviária a partir da implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e como essas mudanças impactam no cotidiano da cidade.

Considerações sobre o urbano e a cidade

Pensar o urbano em seus desdobramentos exige que se construa uma percepção do olhar das várias cidades dentro de uma mesma cidade. Na atualidade, com a expansão e a integração cada vez maior da cidade através da globalização, as cidades passaram a ser um importante elemento demarcador de processos históricos, sociais, econômicos e políticos que constroem e reconstróem constantemente a identidade de um lugar.

Um dos mais importantes elementos demarcatórios é o impacto do tempo sobre as cidades, pois uma mesma cidade carrega consigo traços histórico-temporais importantes e como esse espaço foi modificado e adaptado para atender as demandas propostas de acordo com a velocidade dos tempos modernos, a verticalização e as demandas postas pelo sistema capitalista que promovem a valorização do lugar. Neste sentido, pode-se afirmar que a globalização não homogeneiza os espaços e práticas humanas – apesar de tentar fazê-lo constantemente a partir da ideia da aldeia global de McLuhan –, pois a história, os costumes e as tradições locais se fazem presentes nos espaços e os colocam na condição de identidade demarcada, adaptando-os sempre a realidade local.

Santos (2008) afirma que a cidade é um constructo técnico, voltado para a racionalização e otimização do tempo em uma relação construída pelo próprio tempo, que é desigual sobre a paisagem e controlado pela técnica, o fluxo de pessoas, serviços e mercadorias e as dinâmicas de desenvolvimento e mobilidade das cidades. Para ele, existe o desenvolvimento de técnicas como forma de otimizar os usos do tempo, no qual a técnica transforma o tempo e o espaço e cria uma nova forma de relação entre o espaço e o tempo onde a cidade passa a oprimir o sujeito por meio de fluxos desiguais e dinâmicas totalmente desiguais.

Neste sentido, para Santos, o modo de produção vai ditar o uso dos tempos e possibilita as desigualdades nos fluxos e dinâmicas, uma vez que a dinamicidade do tempo dá maior fluidez à produção e reprodução do capital. Para ele, cidade apresenta na sua estrutura os aspectos do tempo, onde o acúmulo de tempos desiguais aparece nas paisagens, evidenciando um conflito mal resolvido entre passado (história e memória) e o presente na visão das elites locais do capitalismo, posto que são diferentes e existem no mesmo espaço, com tempos distintos.

A cidade pós-moderna apresenta dinâmicas diversificadas na produção de espaços a partir da sua relação com possibilidades pós-industriais, onde a paisagem urbana se transforma para atender a adequação ao seu tempo. Segundo Mendes (2011, p.477),

Nas teorias da condição urbana pós-moderna, a cidade é hoje apreendida como um 'sistema complexo', irredutível à separação em funções elementares e em zonas estanques. Ela deve ser concebida como uma realidade flexível que se pode adaptar e modificar ao longo do tempo, ao contrário da produção massificada dos grandes conjuntos habitacionais, ilustração dramática da rigidez do período moderno. O urbanismo deve ser 'ágil' e realizar-se mais a partir de projetos urbanos estratégicos do que de planos diretores. O planejamento urbano deve ser mais pragmático, participado e elástico, promovendo a miscigenação funcional e a polivalência. Todas essas características empurram a evolução da cidade para um espaço crescentemente policêntrico, constituído por diversos polos de emprego, de comércio, de serviços e de lazer, paralelamente a uma desconcentração das atividades e à redução da proeminência do centro tradicional.

Neste sentido, Smith (1996 apud MENDES, 2011, p.474-475) nos indica esse novo tipo de cidade que se configura na atualidade:

A proposta de remoção da malha ferroviária da cidade de Araraquara (SP): um caso de gentrificação à Brasileira

A cidade compacta, de zonamento social estanque e de limites precisos, cujo centro evidencia uma relativa homogeneidade social, estilhaça-se num conjunto de fragmentos distintos onde os efeitos de coesão, de continuidade e de legibilidade urbanística dão lugar a formações territoriais mais complexas, territorialmente descontínuas e sócio e espacialmente enclavadas. Esse processo deve-se, em parte, ao fato de, desde finais dos anos 60, o mercado de habitação das cidades do capitalismo avançado, respondendo a uma crescente fragmentação e complexidade sociais, ter vindo a sofrer transformações significativas, através da emergência de novos produtos imobiliários e de novos formatos de alojamento, influenciando a organização espacial urbana no sentido de uma maior segregação a microescala.

Castells e Borja (1996, p.152-153) apresentam a cidade como um agente ativo e protagonista, como um ator social que promove um sistema de relações entre as pessoas, pois

[...] como atores sociais não se confundem com o governo local, porém, obviamente, incluem-no. A cidade se expressa melhor como ator social na medida em que realiza uma articulação entre administrações públicas (locais ou não), agentes econômicos públicos e privados, organizações sociais e cívicas, setores intelectuais e profissionais e meios de comunicação social. Ou seja, entre instituições políticas e sociedade civil.

Tal situação pode ser melhor percebida na análise dos autores quando analisam o papel do Plano Estratégico das cidades como forma de estimular este protagonismo. Na visão deles,

Um Plano Estratégico é a definição de um Projeto de Cidade que unifica diagnósticos, concretiza atuações públicas e privadas e estabelece um marco coerente de mobilização e de cooperação dos atores sociais urbanos. No que se refere à definição de conteúdos, o processo participativo é prioritário, visto que dele dependerá a viabilidade dos objetivos ou atuações propostos. O resultado do Plano Estratégico não é uma Norma ou um Programa de Governo (embora sua assunção pelo Estado e pelo Governo Local deva traduzir-se em normas, investimentos, medidas administrativas, iniciativas políticas etc.), e sim um contrato político entre as instituições públicas e as da sociedade civil. Por isso, o processo posterior à aprovação do plano, a continuidade e implementação de medidas ou atuações, é tão ou mais importante que o processo

de elaboração e aprovação consensuais. Num momento histórico caracterizado pela globalização da economia e pelas políticas de abertura dos mercados, pela descentralização política, revalorização dos âmbitos e identidades locais ou regionais e pela multiplicação de demandas sociais heterogêneas que não se sentem satisfeitas pelas respostas estatais, o Projeto de Cidade (ou de região), baseado num Plano Estratégico de amplo consenso social, representa uma grande oportunidade democrática. Por um lado, oferece uma resposta integrada do lugar onde os problemas da sociedade são delineados e de onde os agentes públicos e privados podem atuar conjuntamente. Por outro, podem permitir-nos reconstruir o sentido da cidade, do território, numa época em que a perda de consciência dos limites e a dissolução das ideologias que dão suporte aos projetos coletivos nos desafiam a refazer nossos sistemas de convivência. (CASTELLS; BORJA, 1996, p.166).

Harvey (2005), aponta a existência de grupos distintos, cujos conflitos de interesses podem gerar novas formas de aproximação e (re) construção do espaço urbano. Mendes (2011, p.478) reforça a visão de Harvey ao apontar que

A cidade pós-moderna já não evidencia distinções sociais bem demarcadas no sentido de se conseguir distinguir com clareza onde começa uma classe e onde acaba outra. Passa, na verdade, a possuir uma estrutura social mais desestabilizada e desorganizada, cuja dualidade consiste, cada vez mais, numa “subclasse” amorfa e heterogênea de novos pobres urbanos e numa “superclasse” amorfa e heterogênea de executivos, empresários, entre outros níveis profissionais mais qualificados e elevados socialmente. Essa estrutura social típica da cidade pós-moderna deu origem a uma nova tipologia e vocabulário social, de que é exemplo o constante emprego de termos como os *yuppies* (*young urban professional people*) e os *dinks* (famílias com *double income, no kids*). Ao fim ao cabo, a reestruturação urbana, na qual se insere o processo de gentrificação, contribui para produzir uma cidade extraordinariamente volátil, segmentada, fragmentada, descentralizada, amorfa e impressionantemente heterogênea nas práticas socioculturais, nos modos e estilos de vida e na organização espacial e na gestão de como o território é afetado para cumprir uma diversidade funcional cada vez maior.

Para Harvey (2005) as cidades são coisas, com a urbanização entendida como um processo social que parte de uma configuração de práticas espa-

ciais entrelaçadas. Neste sentido, ele nos lembra que a cidade é um espaço onde atores de diferentes origens e interesses interagem, pois na sua visão ela não é o ator político, mas tem demandas que são levantadas pelos próprios partícipes, ou seja, que são os próprios atores políticos.

Harvey (2005) concebe a urbanização como um conjunto de processos sociais que produz diversos artefatos: formas construídas, espaços produzidos e sistemas de recursos de qualidades específicas, obedecendo a organização numa configuração espacial distinta, que se caracteriza pela fragmentação espacial, com vistas a atender aos interesses do sistema capitalista.

Segundo Harvey (2009), essa ideia de protagonismo, de ‘liberdade’ da cidade, na verdade mascara interesses do próprio sistema capitalista e de sua reprodução, já que este discurso foi incorporado pelas elites e pelo corolário neoliberal, uma vez que

Estas são as cidades neoliberais que o capital construiu na sua tentativa desesperada de absorver os excedentes que ele mesmo cria. Dentre tais cidades, vemos ‘a completude da liberdade para aqueles cuja renda, lazer e segurança não se precisa realçar e uma mera pitada de liberdade para o povo que pode em vão tentar fazer uso de seus direitos democráticos para ganhar abrigo do poder dos detentores da propriedade’. A liberdade da cidade foi apropriada por uma elite financeira da classe capitalista em seu próprio interesse. Tem ainda que ser contraposta pelos movimentos populares. É ainda muito tarde para imaginar tal possibilidade? Podem os movimentos sociais urbanos emergirem como sendo da cidade mais do que de fragmentos perdidos da cidade? Se sim, então uma condição para o sucesso de tais movimentos é confrontar o problema do capital excedente em sua raiz. (HARVEY, 2009, p.17).

Harvey (2005) aponta que o capitalismo está propenso a um dinamismo que escapa das formas fixas, fazendo com que o urbano se torne instável, lembrando o caráter mutável do capitalismo.

Harvey busca mostrar os possíveis efeitos de transformação e ocupação do espaço a partir da imposição do neoliberalismo como forma de construir uma nova cidade cada vez mais desigual, onde os processos de segregação espacial se refletem na reafirmação dos espaços das elites e no estabelecimento dos muros invisíveis e visíveis entre ricos e pobres a partir da incorporação dos ‘enclaves fortificados’.

Neste sentido, Siqueira (2014, p.398) afirma que

[...] não somente as políticas neoliberais afetaram as cidades, mas também as cidades (ou o espaço) tornaram-se a base a partir da qual o neoliberalismo está evoluindo, em especial por meio da implantação de regimes pró-capital em estruturas locais. A cidade neoliberal é uma cidade empresarial, planejada e governada por agências e instituições de caráter misto e operacionalizadas via parcerias público-privadas. Portanto, o Estado, na forma de governos locais, torna-se um membro ativo da produção capitalista e não apenas um regulador do mercado e agente da reprodução social. A cidade neoliberal também é uma cidade competitiva, focada em índices de crescimento econômico e, portanto, em atrair investimentos com a criação de um ambiente favorável aos negócios (*good business climate*) e promoção da qualidade de vida para os membros dessas economias, i.e., os usos e usuários ‘corretos’ para o novo sistema econômico. Existe um processo de destruição criativa do espaço no qual os antigos arranjos socioespaciais tiveram que ser desmantelados para a construção do novo ajuste espacial (*spatial fix*) do neoliberalismo.

Tal situação é refletida na cidade atual a partir de mudanças qualitativas no que tange a questão da fragmentação através dos enclaves fortificados presentes no processo de suburbanização das elites, onde elas se apartam do centro fisicamente a partir da criação de bairros e condomínios com uma infraestrutura voltada para atender as suas necessidades e promovem um novo jogo especulativo, onde a então área mais valorizada (centro) não mais é ocupada por estes atores e perde valor, o que reforça a ideia de que o compromisso delas é apenas com a sua própria reprodução e produzem a ideia de uma cidade dentro da cidade e fazem com que o poder público crie políticas públicas voltadas para satisfazer estas novas demandas produzidas.

Compans (2004, p.34) aponta que este caráter

[...] é o traço mais característico do urbanismo pós-moderno, consubstanciando-se ao mesmo tempo em instrumento e símbolo de unificação política, que tanto serviria à pacificação dos conflitos de classe (em uma conjuntura de aumento do desemprego e da pobreza) quanto à competição interurbana pela atração de empresas e pelo consumo dos ricos. Enquanto os espaços públicos revitalizados ou os grandes equipamentos coletivos de lazer, como fachadas marítimas, estádios e parques, transmitiriam o sentido do efêmero, da publicidade e do prazer transitório e compartilhado, os espaços privados dos shoppings centers também

A proposta de remoção da malha ferroviária da cidade de Araraquara (SP): um caso de gentrificação à Brasileira

articulariam o espetáculo ao consumo, embora individual, em lugares seguros, ao abrigo da violência e da agitação política.

Para Harvey (2005), a gestão das cidades é regulada pela racionalidade capitalista, onde o empreendedor busca novas formas de desenvolvimento. Um dos elementos mais importantes dessa nova configuração é a parceria público-privada, onde ele problematiza esta questão. Segundo ele, nas parcerias público-privadas, quem assume os riscos é o público, ao passo que o privado fica com os lucros.

Mendes (2011, p.481) é enfático ao evidenciar esta lógica ao debater com Harvey, pois

[...] na sociedade capitalista o conjunto de leis que a regem é necessariamente burguês (sob domínio das classes dominantes, em termos sociais e econômicos) e existe para servir os interesses do capital e não da maioria social. O mesmo pode ser dito do Estado que, mesmo sob o disfarce liberal e formalmente voltado (no sentido de discurso teórico) para o interesse de toda a sociedade, representa particularmente sob este modo de produção a dominação da 'classe burguesa', isto é, dos grupos de maior estatuto social e econômico e dos interesses do capital. As intervenções públicas que provocam valorização da cidade desencadeiam mecanismos contraditórios de expulsão e de reapropriação. As novas políticas urbanas traduzem uma maior orientação para o mercado e para os consumidores, em detrimento das classes mais desfavorecidas. O autor (HARVEY) reconhece que, em larga medida, o desenvolvimento de parcerias público-privado que nesse quadro é frequente se desenhar, constitui um verdadeiro subsídio aos mais ricos, ao tecido empresarial mais poderoso e às funções e relações estratégicas de controle, poder e dominação do espaço urbano, condição fundamental na perpetuação da reprodução do capital, premissa essencial para o suporte do sistema de produção e consumo capitalista. Tudo isso à custa dos investimentos em serviços locais de consumo coletivo.

Um bom exemplo disso é a realização dos chamados megaeventos culturais e esportivos, onde para a sua promoção as cidades acabam pagando pelos mesmos, como forma de produção e para vender a ideia de cidade empreendedora, de investimento nos seus respectivos legados, mas quem fica com a parte lucrativa é o capital especulativo. Mesmo com a realização de profundas obras de transformação do espaço, a visão empreendedora pensa necessariamente no local e não no território, o que denota desen-

volvimentos pontuais que são vendidos como um todo mas que na verdade atinge somente uma parte que é rapidamente incorporada ao capital especulativo.

Gentrificação no Brasil: alguns questionamentos

Quando pensamos na dinâmica do lugar, faz-se necessário levar em consideração a identidade presente em cada espaço do ambiente da cidade. Neste sentido, de um ponto de vista sociológico, as práticas próprias do local determinam situações cotidianas que produzem um *habitus*² social que diferenciam uma cidade da outra, o que acarreta em um conjunto de práticas, situações e *status* próprios, além de olhares específicos que dão uma dimensão única ao lugar.

Na cidade moderna/pós-moderna, a presença do capital financeiro tem ocorrido de forma decisiva com relação aos processos de construção de novos lugares e espaços a partir da mercantilização do solo nos ambientes urbanos, no qual este passa a ter um *rent gap* maior no seu valor de troca do que no seu valor de uso, devido ao processo de globalização que prioriza a sobreposição do capital industrial pelo capital financeiro, dominado pelo seu caráter especulativo.

Em seus trabalhos sobre a temática urbana, Smith (2006) indica que existem processos importantes responsáveis pelo processo de reestruturação urbana. O primeiro deles versa no processo de suburbanização, que significa a ida das elites econômicas para as áreas periféricas das grandes cidades na forma de condomínios de alto padrão ou da construção de casas luxuosas em bairros afastados do centro, bem como na saída das indústrias destes mesmos locais, gerando um importante diferencial de renda. Outro fator importante foi o processo de desindustrialização das economias capitalistas e o fortalecimento do setor de serviços com o avanço da globalização, que promovem mudanças demográficas e nos padrões de consumo nas áreas outrora ocupadas por populações mais abastadas que acarretam na desvalorização da área, com tendência ao abandono desta, pois os novos habitantes do lugar não conseguem arcar com a manutenção do lugar, promovendo a degradação e a marginalização do espaço ocupado.

² Baseado na visão de Bourdieu, o conceito de *habitus* é uma ferramenta interpretativa da realidade no contexto de uma sociologia interessada em dissolver as fronteiras entre indivíduo e sociedade, estando interessado em compreender como as condições objetivas que caracterizam a posição do indivíduo na estrutura social dão origem a um sistema específico de disposições e predisposições para a ação. No caso desta proposta, este conceito se situa na disposição em que os indivíduos incorporam para si as matrizes identitárias do lugar.

A partir da necessidade posta pelo capital especulativo, outros atores se apresentam com um conjunto de políticas públicas que são direcionadas para um reordenamento territorial que procuram valorizar espaços outrora ocupados pelas fábricas e que passaram a ser ocupados por classes sociais menos favorecidas com a saída destas para as regiões periféricas e com a não possibilidade de expansão horizontal das cidades industriais.

Este processo de reformas e requalificações propostos pelos *policy makers*³ em pontos específicos da cidade fazem com que a valorização do solo seja um dos mecanismos que viabilizam o afastamento dos grupos sociais que ocupavam estas regiões e viabilizem uma ressignificação do lugar, pois o processo de degradação promovido pelas classes menos favorecidas avança até o ponto em que as construções perdem o seu valor comercial e se tornam altamente rentáveis para o capital especulativo e fundiário que age em sintonia com o estado de forma a retirar a população desses locais e, com o fim de ‘renovar’ a área, dão uma nova e mais rentável possibilidade ao lugar (SMITH, 2006; MARTINEZ I RIGOL, 2005).

Este tipo de ação é chamado de gentrificação, variante aportuguesada da expressão *gentrification*, criado pela socióloga Ruth Glass na década de 1960 e vem sendo trabalhado principalmente nos países ricos e agora com mais força nos países emergentes, quando promove uma revalorização de setores considerados ‘abandonados’ pelas elites das cidades que passam a ocupar cada vez mais os subúrbios, atraindo investimentos e norteando ações públicas e de parcerias público-privadas (SMITH, 2006; LESS; SLATER; WYLY, 2008; MARTINEZ I RIGOL, 2005).

Martinez i Rigol (2005) define este conceito ao notar que houve nos últimos anos uma retomada desses lugares a partir de movimentos de segregação e expulsão das classes menos abastadas que residiam nestes locais engendrados pelo estado, dando lugar a uma nova classe média que dispunha de maiores recursos financeiros e culturais, promovendo um “[...] processo de profunda mudança social urbana, no sentido de que determinadas áreas da cidade são transformadas tanto morfológica quanto socialmente.” (MARTINEZ I RIGOL, 2005, p.99), de forma que atenda

³ Segundo Souza (2006, p.23), “Simon (1957) introduziu o conceito de racionalidade limitada dos decisores públicos (*policy makers*), argumentando, que a limitação da racionalidade poderia ser minimizada pelo conhecimento racional. Para Simon, a racionalidade dos decisores públicos é sempre limitada por problemas tais como informação incompleta ou imperfeita, tempo para a tomada de decisão, auto-interesse dos decisores, etc., mas a racionalidade, segundo Simon, pode ser maximizada até um ponto satisfatório pela criação de estruturas (conjunto de regras e incentivos) que enquadre o comportamento dos atores e modele esse comportamento na direção de resultados desejados, impedindo, inclusive, a busca de maximização de interesses próprios.”

às especificidades próprias do tipo de população que passou a ocupar as áreas até então degradadas.

Ainda segundo Martinez i Rigol (2005), são vários os atores envolvidos no processo, principalmente o estado a partir da ação dos *policy makers*, o capital financeiro e fundiário, a mídia e as instituições públicas que procuram promover mudanças físicas no lugar e construir um discurso de mudança e revalorização do lugar de forma a atrair a nova classe média composta pelos 'pioneiros' (moradores antigos do lugar que não foram expulsos pelo estado), jovens estudantes, profissionais liberais e artistas que são atraídos pelas vantagens de estar no centro da cidade e por sua história e dar ao espaço gentrificado um novo significado e, por conseguinte, um novo valor comercial.

Na visão do autor, o estado assume o papel de viabilizar os processos de exclusão a partir da implementação do aparato legal como elevação dos impostos sobre a propriedade e mandados de remoção por meio de desapropriações. Posteriormente, ele oferece obras de melhoria de infraestrutura nas áreas e garante instrumentalização legal para que a área seja revalorizada, de forma a atrair pessoas que possuam uma renda melhor e que possam habitar as áreas.

A mídia é responsável por divulgar as mudanças nas áreas e por criar no consumidor a necessidade de morar nas áreas remodeladas, a partir de uma nova história, reinventada pelas instituições públicas de forma a dar uma identidade ao lugar e passar a ideia de segurança e tranquilidade aos novos moradores do lugar, em habitações reformadas ou construídas pelos processos de revitalização urbana propostos pelo capital financeiro e fundiário, associado ao imobiliário.

Dependendo do caso, a gentrificação dá uma nova dimensão de alteração e reapropriação da paisagem e uma (re)significação espacial que passa a ser cada vez mais valorizada no aspecto da especulação imobiliária e busca dar uma nova 'identidade' ao centro das cidades, promovendo formas de ocupação social e econômica diferentes das que foram desenvolvidas nas principais cidades norte-americanas após os anos 50 e europeias a partir dos anos 60.

Tal situação encontra eco na visão de Compans (2004, p.30-31) ao mostrar que

[...] a valorização da cultura e das identidades locais deu lugar a uma ideologia da diversidade na qual conflitos são escamoteados por uma espécie de estetização do heterogêneo, revelando-se uma maneira de administrar contradições, manter o *status quo* e esconder a miséria.

O centro 'requalificado' torna-se inviável para seus antigos moradores devido à valorização imobiliária, convertendo-se em mero cenário, em formas e símbolos vazios diante da impossibilidade de ressuscitar a vida urbana que lhe dava sentido. Assim, o esforço progressista de 'salvação da cidade' e da vida pública perdida foi pouco a pouco se transformando no seu contrário. O erro dos contextualistas teria sido o de acreditar que tudo é passível de associação simbólica e que todas as referências a práticas e a tradições locais devem ser preservadas. Valores por vezes esquecidos são facilmente reativados e manipulados por políticas 'culturais' conservadoras que visam devolver aos cidadãos com condições de vida cada vez mais precárias a sua 'identidade', ao mesmo tempo em que a utilizam como estratégia de marketing direcionada a atrair turistas, investimentos, grandes eventos e segmentos de alta renda. Afinal, num mundo comandado pelo *business* nada foge ao processo de mercantilização [...] nem a cultura, nem a história.

No caso norte-americano e inglês, o processo de suburbanização tanto no aspecto de deslocamento populacional das elites quanto o deslocamento das indústrias manufatureiras passou a enfraquecer o valor imobiliário dos centros urbanos e os tornou um foco de atração das massas trabalhadoras que passaram a ocupar este espaço, deixando o centro com prédios antigos e ocupados por famílias de baixa renda⁴.

Furtado (2014, p.352) explicou em um primeiro momento que não se pode concretizar em nova mudança de imediato para a gentrificação, já que:

[...] o êxodo das camadas sociais mais ricas, como resultado da deterioração física do ambiente construído, facilita a ocupação da área pelas camadas sociais de menor renda. Assim, os edifícios existentes são adaptados pelos proprietários, basicamente para aumentar a densidade de ocupação, permitindo a acomodação de um número maior de famílias na mesma área, em unidades menores, gerando assim mais retorno por metro quadrado. O objetivo é aumentar os retornos financeiros pela

⁴ Segundo Furtado (2014), no fim dos anos 1970 a gentrificação surge a partir da proposta de enobrecimento das áreas dos centros urbanos, que se expande com mais força nos Estados Unidos, Inglaterra e Canadá, a partir da ideia de um processo de renovação urbana que se caracteriza por dar um novo significado e valorização das áreas do centro e que forçam a saída das populações que ocupavam a área com o êxodo das elites rumo ao subúrbio. Este processo se coloca como uma faca de dois gumes: se por um lado caracteriza o discurso de revalorização das cidades por parte dos *policy makers*, por outro lado caracteriza um processo de segregação e expulsão da classe trabalhadora e de outras populações das áreas do centro das cidades.

multiplicação do número de ocupantes. Por outro lado, o proprietário reduz quase todos os investimentos em melhorias e manutenção, na medida em que, como resultado da baixa expectativa em relação à qualidade do imóvel e da pouca capacidade de pagamento entre os novos moradores, a racionalidade do sistema permite a apropriação de maiores retornos financeiros mesmo em um processo de degradação. Essa condição de centralidade leva a uma contradição entre o processo de degradação do ambiente construído e a valorização do solo nesses lugares. Tendo em mente que as possibilidades de aquisição dos novos ocupantes são bem restritas, o proprietário está certo de que ele poderá sempre encontrar interessados em grande quantidade na medida em que sempre haverá um grupo de pobres e novos trabalhadores procurando emprego e moradia de baixo custo.

Nos processos de ressignificação dos espaços urbanos do centro, a renovação tem tido foco na busca pela revalorização, com vista a garantir um melhor *rent gap* e promovendo a inserção da cidade no competitivo mercado de lugares. Neste sentido, a construção de um discurso de ocupação dos ‘espaços vazios’ nas áreas centrais, bem como um processo de reinserção do centro como instrumento de valor imobiliário motivam algumas políticas públicas dos governos a partir da elaboração e execução de projetos de reconstrução das paisagens, dando uma nova dinâmica social e econômica aos lugares.

Mendes (2011, p.480) evidencia esta dinâmica a partir da seguinte afirmação:

A gentrificação trata-se de uma recentralização urbana e social seletiva, alimentada por novas procuras, promotora de uma crescente revalorização e reutilização física e social dos bairros de centro histórico indiciando, por conseguinte, novos processos de recomposição da sua textura socioespacial. Essa tendência encontra-se associada à recomposição do sistema produtivo, cuja evolução se pauta por uma crescente terciarização e pela emergência de um novo modelo de acumulação capitalista mais flexível, que reconhece no (re)investimento no centro histórico – de capital imobiliário, e na sua circulação – uma mais-valia. Atualmente, uma nova conjuntura econômica revela a constituição de uma nova forma de gentrificação permeada por processos de promoção e marketing imobiliário submetidos à mediação do mercado e que, mais do que nunca, contribuem para transformar o espaço residencial da cidade centro em mercadoria. [...] A gentrificação, nesses casos,

A proposta de remoção da malha ferroviária da cidade de Araraquara (SP): um caso de gentrificação à Brasileira

sofre mutações, pois deixa de estar única e exclusivamente associada à reabilitação urbana e passa a estar cada vez mais ligada à regeneração ou mesmo à renovação de inteiros bairros de habitação, situados no centro ou nas suas proximidades e na sua substituição por conjuntos de construções de luxo, integrados, com serviços qualificados, ou outras modalidades de residências de alta qualidade, novos produtos imobiliários destinados a camadas de rendimentos elevados.

Neste sentido, as cidades utilizam a gentrificação como uma estratégia de reconstrução econômica, social e cultural das áreas urbanas que se encontram esquecidas ou subutilizadas ou ocupadas por populações de baixa renda que não garantem um melhor retorno financeiro para a cidade, seguindo o pensamento neoliberal e as dinâmicas da globalização.

Para Siqueira (2014, p.398–399),

[...] a gentrificação torna-se uma importante política pública, como estratégia local de curto prazo para aumentar a competitividade urbana. Ao remover usos antigos (como indústria e moradia de grupos empobrecidos), a gentrificação abre espaço para usos mais lucrativos para a economia neoliberal (por exemplo, serviços e comércios de ponta e desenvolvimentos imobiliários para atração de grupos de renda média-alta). Na sua fase atual, portanto, a expansão horizontal da gentrificação está relacionada a mudanças na divisão internacional do trabalho, valorização de novas atividades econômicas, expansão de mercados financeiros e políticas neoliberais que vão além de cidades globais de países centrais para incluir cidades periféricas que se transformaram em frentes de expansão do capital global, como Mumbai e São Paulo. Por outro lado, na sua expansão vertical, mudanças nas políticas urbanas e a promoção de cidades em um cenário de competição por investimentos resulta na identificação de processos de gentrificação em cidades heterogêneas, muitas vezes não incluídas nos grandes circuitos do capital global e, deste modo, atingindo não somente Nova York e São Paulo, mas também cidades menores nos Estados Unidos e Brasil.

A autora ainda complementa que

A globalização da gentrificação está ligada, portanto, ao urbanismo neoliberal tanto no surgimento de políticas competitivas pró-capital – considerando a cidade em si como um agente econômico – quanto ao refletir os padrões de investimento e desinvestimento em usos espe-

cíficos do solo urbano, valorizando atividades que interessam à nova economia neoliberal. Gentrificação, nesse sentido, é um importante instrumento analítico que conecta os grandes ciclos de acumulação de capital com o contexto local de desenvolvimento urbano desigual. (SIQUEIRA, 2014, p.399).

Diante das discussões sobre as consequências desta prática, observa-se que entre as suas características se encontram ocultos no discurso dos governos: alteração no status socioeconômico da região, novas formas de uso e ocupação do solo, aumento dos impostos sobre o território, elevação no valor especulativo dos imóveis e busca de novas formas de valorização que promovam o processo de exclusão da população de baixa renda que ocupa estas áreas a partir da imposição de novos padrões de vivência e consumo que inviabilizam a sua permanência nestes lugares. Siqueira (2014, p.409) é bem enfática ao afirmar que a

[...] gentrificação é um processo de redesenvolvimento urbano que leva à elitização social e expulsão de grupos vulneráveis. Por um lado, ela é baseada no processo de criação destrutiva do espaço urbano para a promoção de um novo arranjo socioespacial que privilegia usos e usuários ligados à economia neoliberal. Por outro, processos de gentrificação estão baseados no consumo de estilos de vida, desenhos urbanos e projetos arquitetônicos apoiados em um novo padrão sociocultural pós-moderno. Entretanto, o processo leva à expulsão de usos e usuários que não interessam a esse novo arranjo de atividades de produção, consumo e reprodução social.

Quando falado sobre a gentrificação ser uma faca de dois gumes, tem que se levar em consideração que ao mesmo tempo em que ela promove uma revalorização do espaço e quiçá um ar de modernização nos espaços urbanos, ela acaba por expulsar as famílias destas regiões para outros locais com menor infraestrutura para atender as suas necessidades, pois

Na sua acepção original, a teoria da gentrificação explora o movimento de capital (e pessoas) deixando os bairros urbanos em direção aos subúrbios e o seu posterior retorno com a possibilidade de extração de mais-valias das áreas que sofreram desinvestimento. Neste sentido, o capital – público e privado – foi desviado das cidades para os subúrbios, em especial no período pós-guerras mundiais considerando as maiores possibilidades de lucro. A falta de investimento nos bairros

urbanos, por outro lado, transformou-os em uma opção habitacional para grupos empobrecidos, estabelecendo uma defasagem entre as potencialidades de extração de mais-valias do solo urbano se os mesmos fossem redesenvolvidos para um possível uso ‘melhor e mais valorizado’, um gap imobiliário. Existe, portanto, um padrão de desinvestimento que fez com que o processo de gentrificação seja possível, uma vez que o reinvestimento com mudança de usos e usuários seria a fonte dos lucros potenciais. Ademais, enquanto as elites econômicas e sociais são beneficiárias em todas as etapas deste processo (tanto da suburbanização quanto da gentrificação), os custos recaem sobre os grupos mais vulneráveis, com a expulsão de comunidades de baixa renda e minorias étnicas e raciais. (SIQUEIRA, 2014, p.394).

No caso brasileiro, não existe ainda um modelo tão específico de gentrificação em virtude dos altos preços no valor dos terrenos localizados no centro das grandes metrópoles, mesmo havendo a suburbanização dos parques industriais e das elites e de seus enclaves fortificados. Siqueira (2014) aponta a limitação do conceito no caso brasileiro, afirmando que estes são pontuais e não beneficiam as áreas do entorno.

Para ela,

[...] as cidades têm passado por intensas transformações políticas, econômicas e socioculturais desde a primeira utilização do conceito, aquela definição mais restritiva possui uma capacidade explicativa reduzida para compreender os processos urbanos contemporâneos e é importante levar em consideração a evolução do processo tanto nos contextos urbanos originais quanto nos casos mais recentes. É nesse sentido, portanto, que se pode abordar as dificuldades na importação direta da teoria clássica da gentrificação para explicar casos no Brasil. (SIQUEIRA, 2014, p.393).

Com base nos debates sobre o conceito de gentrificação, pode-se afirmar que este processo no Brasil existe de forma limitada, pois são pontuais e adaptados para atender determinadas demandas como os megaeventos esportivos e culturais, como a Copa do Mundo (2014), os Jogos olímpicos (2016), feiras e encontros internacionais, nos quais são poucos os construídos que ficam permanentes e algumas mudanças como a implementação dos corredores de ônibus, dos Veículos Leves sobre Pneus (VLP's) e dos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's) não alteram ainda esta condição, pois são demandas há muito necessárias para dinamizar a locomoção e o tempo

de deslocamento das pessoas, não implicando totalmente em resignificação do espaço como preconiza o modelo da gentrificação.

Para tanto, Siqueira (2014, p.395) afirma que

[...] é possível identificar uma estratégia de intervenção que objetiva a gentrificação enquanto sua falha em alcançá-la pode ser causada, em especial, pela falta de interesse dos grupos de renda mais alta por opções de moradia nos centros históricos. Mesmo assim, ao considerarmos que a maior parte desses estudos brasileiros utiliza a definição clássica do conceito, calcada na reversão da suburbanização e valorização de bairros históricos, é importante explorar outras formas de transformação do ambiente construído que a gentrificação pode causar, levando em consideração geografias de investimento e desinvestimento mais condizentes com o padrão de urbanização brasileiro, como mencionado anteriormente. Propõe-se então a aplicação do conceito para o estudo de transformações socioespaciais com novas construções.

Neste sentido, se analisarmos os diferentes reflexos e processos mais complexos que resultariam no processo de gentrificação nos centros urbanos brasileiros, apesar de haver um alguns em andamento, como no caso de Rio de Janeiro e São Paulo e de algumas zonas do entorno, os processos de exclusão são muito mais visíveis e sem a efetividade esperada pelo que preconiza o aspecto positivo da gentrificação, já que a reconfiguração espacial ainda está mais forte nos processos de suburbanização das indústrias e dos membros das elites.

A remoção da malha ferroviária na cidade de Araraquara (SP): uma possibilidade de gentrificação?

Com base no que foi discutido acerca da questão urbana e do processo de gentrificação, caminhemos, agora, rumo ao ponto crucial do texto: a questão da mudança funcional acarretada por ocasião da proposta de remoção dos trilhos do perímetro urbano da cidade de Araraquara-SP.

Localizada na região central do Estado de São Paulo, distante 297 quilômetros da capital, a cidade de Araraquara completa, em 2017, 200 anos. Desde pouco tempo após sua fundação, e por quase um século, a ferrovia se destacou como principal meio de locomoção de carga e pessoas, seguindo uma realidade observada em praticamente todo país, ocasionada principalmente por incentivos estatais e privados - originários do capital cafeeiro -, que, além da busca por ocupação e desenvolvimento do território

nacional, mantinham seus interesses de exportação comercial. Como escreve Silveira (2002, p.66):

No Brasil, a primeira locomotiva foi implantada no Rio de Janeiro, em 1854 e, em seguida, em São Paulo, objetivando o transporte das safras de café do interior para o litoral, propiciando a exportação através dos portos (agro exportação). Portanto, nas regiões consideradas agroexportadoras (grande parte da área tropical e de topografia plana), os sistemas ferroviários formaram verdadeiros corredores de exportação, tendo os traçados ferroviários quase sempre uma direção interior-litoral (sistema longitudinal).

A exemplo da maioria das cidades do interior de São Paulo perpassadas por linhas férreas, hoje parte da malha ferroviária araraquarense tem sido utilizada unicamente para transporte de carga, enquanto que o trecho que cruza a cidade, cerca de 15 quilômetros numa área de aproximadamente 2 milhões de metros quadrados, será definitivamente desativado em virtude das obras de transposição dos trilhos na construção de um contorno ferroviário. Dentro disso, algumas questões se levantam: com a remoção dos trilhos, qual será o destino da área? Quais são os jogos de interesse que se colocam para a ocupação deste importante espaço de marco municipal? Quais são os projetos já existentes e de que forma pretendem ser aplicados?

É inegável, como já visto, que a remoção dos trilhos da cidade implicará processos de transformação muito além do aspecto físico do espaço, que embora seja importante, não se define como principal. A ressignificação, marca dos processos de gentrificação, está relacionada, ao mesmo tempo, a transformações de ordem social, econômica, cultural etc. do espaço. Seguindo uma tendência que é global, tal experiência estaria ligada, como pontua Smith, às experiências que “[...] fazem parte de contextos culturais e econômicos de nível muito local e se conectam de maneira muito complexa com as economias nacionais e globais.” (SMITH, 2006, p.62).

Entretanto, aqui seria válido pontuar algumas observações no que diz respeito aos cuidados que devem ser tomados na aplicação do conceito de gentrificação no Brasil, principalmente por conta de três particularidades específicas. A primeira está relacionada a questão do valor do metro quadrado da terra no país. Enquanto que, nos centros europeus e norte-americanos, o valor do metro quadrado nas áreas que passam por processos de gentrificação se elevam a partir das melhorias apresentadas nestes espaços, no Brasil a realidade é oposta, com crescente desvalorização inicial do espaço, ainda que inserido num contexto de mudanças funcionais, a

apresentação de propostas de melhoria que elevam o valor do metro quadrado, seguido da remoção das famílias que ocupavam este espaço e da consequente revalorização do lugar.

É o que se pode ver no caso araraquarense, marcado pela constante especulação imobiliária de projetos que se levantam como alternativas à remoção dos trilhos. Um segundo ponto define-se na participação primordial do Estado brasileiro em transformações do tipo, uma vez que nos contextos onde o conceito de gentrificação foi criado, a iniciativa é primordialmente privada. Vale lembrar, nesse caso, que a maior parte da área que abrange os trilhos pertence ao governo federal, que negocia a posse com a administração municipal. Por último, vem a particularidade da dimensão da transformação do espaço no Brasil, que se dá de forma muito pontual, ao contrário da dimensão mais abrangente, de bairros inteiros, nos contextos internacionais. Todavia, dadas as devidas ressalvas, adaptações nos permitem entender o caso brasileiro – aplicado aqui na cidade de Araraquara – quando olhamos para as propostas de reutilização da área.

Propostas de utilização da área após remoção dos trilhos

Desde que se iniciaram os planos para retiradas dos trilhos, por volta dos anos de 1977 ou 1979⁵, efervescidos na atualidade, principalmente por conta da conclusão do contorno ferroviário, a questão da reutilização e ocupação do espaço da malha tem tomado corpo com uma série de propostas levantadas como alternativas. Quando prefeito (2000-2008), Edson Antônio Edinho da Silva – conhecido como Edinho Silva –, buscando por uma proposta que viabilizasse o uso da área, instalou uma comissão para a formulação de uma alternativa que conciliasse comércio, lazer e residências. O mesmo aconteceu com o atual prefeito, Marcelo Barbieri, como escreve Demarzo (2014, p. 103):

O Prefeito Edson Antônio Edinho Silva (2000-2004, em seguida, reeleito) declarou, em 18.08.2008, que a posição da Prefeitura era de que a área a ser liberada deveria conciliar lazer, comércio de baixo impacto e residências. Naquela data, instalou-se uma comissão (incluindo ‘moradores do entorno’ – pelo que se deveria indagar por que representantes de outros moradores da cidade não foram convocados) com 90 dias de prazo para apresentar uma proposta. Aparentemente, tal

⁵ Data informada pelo atual prefeito de Araraquara, Marcelo Fortes Barbieri, em depoimento concedido em 2009.

A proposta de remoção da malha ferroviária da cidade de Araraquara (SP): um caso de gentrificação à Brasileira

proposta se traduziu no Parque da Orla, cujas diretrizes principais encontram - se no Plano Diretor aprovado em sua segunda gestão (Lei Complementar 350/05). Sobre tal proposta se sobrepôs a apresentação do projeto do atual Prefeito, Marcelo Barbieri, denominada Parque dos Trilhos, a qual está calcada no que prevê o novo Plano Diretor (na ocasião, em projeto, aprovado posteriormente como a Lei Complementar 850/14).

Ao mesmo tempo, várias alternativas foram surgindo, como ainda pontua Demarzo (2014, p.108):

TULIO POCCIOTTI, arquiteto, propôs dividir a área em quatro trechos principais com praças e edifícios de uso comunitário.

MARCELO RODRIGUES, em nome da ADA – Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região -, de que é presidente, propõe que não se façam pequenos jardins, mas uma área aberta, com ciclovia, permitindo ligação com a cidade próxima de Américo Brasiliense, bem como uma linha de trem urbano para turismo e transporte.

GERALDO GODOY, consultor ferroviário, propõe que não se removam totalmente os trilhos, aproveitando - os para um VLT, um metrô de superfície e um trem turístico (com locomotiva a vapor).

É o caso da proposta defendida por Elias Chediek Neto, atual vereador, que apresenta uma mescla das alternativas apresentadas por Barbieri e aponta como saída para a questão da mobilidade a criação de um VLT – Veículo Leve sobre Trilhos na região hoje ocupada pela malha ferroviária da cidade.

O projeto defende uma linha que ligaria o Jardim das Hortênsias na zona sul da cidade, ao Parque do Pinheirinho, cruzando toda a região central da cidade, com aproximadamente 12 quilômetros de percurso. Segundo Chediek, o trajeto aproveitaria ao menos uma linha dos trilhos, que perderão a utilidade para o transporte de cargas por trem.

Na proposta sobre mobilidade urbana e acessibilidade apresentada, o percurso teria doze estações com distância média de mil metros entre elas, com possibilidade de expansão para o Jardim Roberto Selmi Dei, e numa etapa futura na direção do Recanto dos Nobres, Distrito de Bueno de Andrada, Silvânia e Matão, com outro ramal direcionado a Américo Brasiliense. O VLT se integraria com linhas de ônibus, que teriam seus percursos reduzidos. Em estudo, o investimento em 2011 para implementação do VLT compreenderia a estimativa de cerca de R\$ 39 milhões.

Por ocasião da minuciosidade desta proposta, bem como a percepção de que seja a mais perto de ser executada, tomaremos para análise das estratégias de gentrificação por ocasião de sua implementação.

A implementação do VLT, acompanhado de toda mudança na área que circuncida sua linha – como prevê o projeto original –, inevitavelmente dobraria em mudanças para além do caráter físico, como já apontado aqui. A valorização imobiliária do setor definido para intervenção urbana, bem como a atração de iniciativa privada para o local, como no caso de bares, restaurantes, hotéis etc., consequentemente implicariam transformação da estrutura social do espaço. Re-funcionalizar as antigas instalações do envolto a malha, para estabelecer um novo diálogo entre a cidade e o respectivo lugar, surge como principal argumento daqueles que enxergam benesses no processo de gentrificação.

A tendência, com tal processo, é de que haja deslocamento e substituição da ocupação dessas áreas, uma vez que com a mudança a valorização imobiliária aumente. Tal processo estaria estritamente ligado aos interesses capitalistas, que como aponta Smith (2006), são os definidores da gentrificação, responsáveis pela substituição dos moradores do entorno, principalmente os mais pobres.

Além disso, a proposta não apresenta de forma clara o que será feito com os trabalhadores que moram na região do centro histórico de Araraquara e nem como se fará esta integração com a malha rodoviária, pois existe ao final da via expressa – zona de ligação do centro da cidade com os bairros mais distantes e que passam ao lado da via férrea – vários prédios de matriz oitocentista ocupados por moradores, bares e outras atividades comerciais que, se forem estabelecidos os padrões propostos pelo ideário da gentrificação, não terão condições de continuar estabelecidos nestes lugares e o embelezamento e a praticidade da mobilidade urbana nos transportes ainda ocultará o caráter negativo e excludente presente por trás do discurso da modernização das cidades.

Considerações finais

Este texto teve como finalidade construir uma discussão sobre as dimensões do urbano e da cidade a partir de um conceito-chave para entender a dimensão da cidade pós-moderna, neste caso a gentrificação e seus efeitos em uma área urbana que inicia um processo de verticalização e que se encontra em avançado estágio de suburbanização do seu parque industrial e dos membros das elites financeiras.

Neste sentido, a sua análise não foi com o fim de encontrar soluções definitivas, até porque no campo de estudo, neste caso a cidade de Araraquara, existe em curso ainda uma proposta que pode vir a apresentar cenários de gentrificação e não a própria totalmente implementada, pois como foi visto no desenvolvimento deste trabalho, o processo de gentrificação no Brasil ainda é muito incipiente e pontual em suas principais zonas metropolitanas, onde as políticas públicas agem com o fim de dar uma nova roupagem a algo que é recorrente: os terrenos urbanos não sofreram uma redução de valor como nos casos europeu e norte-americano e as elites promovem a suburbanização como forma de criar uma cidade dentro da própria cidade que atenda às suas demandas específicas.

Neste sentido, tornou-se necessário discutir a cidade e o processo de gentrificação como formas de se chegar ao nó górdio deste debate que é a forma como os *policy makers* pensam a mobilidade urbana e a reconfiguração do espaço araraquarense.

Contudo, como aponta Less, Slater e Wyly (2008), creditar à gentrificação apenas aspectos positivos, como o aumento das receitas locais, redução das taxas de vacância, aumento dos valores das propriedades, entre outros, seria um erro, uma vez que a lista de aspectos negativos também existe. A ação do Estado, nesse sentido, também se faz fundamental. Proprietário da maior parte – pra não dizer toda parte – do local, e seguindo uma tendência da particularidade brasileira, ele deve atuar como promotor, regulamentador, e principalmente, como financiador de tal projeto.

Com base no que foi debatido e analisado, percebeu-se que mesmo diante de algumas singularidades, Araraquara apresenta os mesmos problemas de cidades brasileiras em processo de expansão, onde o crescimento da cidade não acompanha o desenvolvimento da malha rodoviária e alternativas como a implementação do VLT surgem como uma possível panaceia para solucionar o problema e dar um verniz de modernidade conservadora e ainda excludente para a massa populacional que habita na região do entorno da via férrea, mesmo com o discurso preconizando o contrário.

O discurso gentrificador das autoridades nos leva a refletir sobre a necessidade de se pensar em estratégias que possam ser realmente inclusivas e funcionais, com vistas a promover o verdadeiro direito à cidade tão debatido por Lefebvre e que não é incorporado pelos agentes políticos, pois estes criam seus projetos em locais fechados e os colocam sob a forma de ‘audiências públicas’ apenas como uma forma de legitimar o que é a vontade da elite governante e não o que deveria ser amplamente discutido com vistas a construir, de fato, uma cidade onde o cidadão crie um verdadeiro sentimento de pertencimento com o local em que vive.

REFERÊNCIAS

- CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. **Revista Novos Estudos**, São Paulo, n.45, p.152-166, jul. 1996.
- COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: COMIN, A. A.; SOMEKH, N. (Org.). **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo ; EMURB ; CEBRAP, 2004. p.23-60.
- DEMARZO, M. S. **Remoção dos trilhos ferroviários em Araraquara: aspectos históricos e culturais**. 2014. 196f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) – Centro Universitário de Araraquara, Araraquara, 2014.
- FURTADO, C. R. Intervenção do Estado e (re)estruturação urbana: um estudo sobre gentrificação. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v.16, n.32, p.341-363, nov. 2014.
- HARVEY, D. A liberdade da cidade. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, n.26, p.09-17, 2009.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- LESS, L.; SLATER, T.; WYLY, E. **Gentrification**. New York: Routledge, 2008.
- MARTINEZ I RIGOL, S. A gentrification: conceito e método. In: CARLOS, A. F. A.; CARRERAS, C. (Org.). **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole: novas abordagens**. GEOUSP; São Paulo: Contexto, 2005. p.98-121. v.4.
- MENDES, L. Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v.13, n.26, p.473-495, jul./dez. 2011.
- SANTOS, M. **Espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2008.
- SILVEIRA, M. R. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul**, Florianópolis, v.17, n.34, p.63-86, 2002.
- SIQUEIRA, M. T. Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v.16, n.32, p.391-415, 2014.
- SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. (Ed.). **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 59-87.
- SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n.16, p.20-45, jul./dez. 2006.

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO A PARTIR DA POLÍTICA HABITACIONAL DO PROGRAMA “MINHA CASA MINHA VIDA”: INTEGRAÇÃO OU FRAGMENTAÇÃO?¹²

Rafael Alves ORSI

O déficit habitacional no Brasil – estimado pela Fundação João Pinheiro (2016), para o ano de 2014, era de 5,8 milhões de unidades habitacionais³ – representa um grande desafio a ser superado pelo país no sentido de produzir cidades mais justas, sustentáveis e saudáveis. Ao longo do processo da urbanização brasileira, vários fatores convergiram, resultando em um quadro extremamente delicado e nevrálgico nas cidades do país. Em seus 5570 municípios, não seria exagerado afirmar que, de alguma forma, todos apresentam problemas em relação à habitação. Obviamente, os impactos de uma urbanização caótica são avultados nos grandes centros urbanos, onde os problemas se sobrepõem e de forma cumulativa potencializam o déficit habitacional e os impactos socioespaciais provocados por ele.

Destaca-se primeiramente, que o Estado brasileiro pouco se preocupou com a habitação ao longo de sua história, sobretudo no sentido de garantir moradia para as camadas mais pobres da população. Como mostra Bonduki (2004), somente após 1930 o Estado passa a se preocupar com a habitação, criando normatizações para o setor em questões fundamentalmente de saúde pública nas grandes cidades brasileiras, nas quais se multiplicavam os cortiços. Já em pleno governo militar (1964-1985), a política habitacional passa a apresentar maior consistência e sistematização. No entanto, não

¹ Este texto foi apresentado e debatido durante a IV Conferência de Planejamento Regional e Urbano e Conferência Internacional do Projeto *Community Participation in Planning* realizado na Universidade de Aveiro nos dias 23 e 24 de Fevereiro de 2017.

² O Desenvolvimento da pesquisa que originou este texto contou o financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq.

³ Para se chegar a estes valores, a Fundação João Pinheiro (2016) utilizou como parâmetros para a composição do índice: habitação precária; coabitação familiar; ônus excessivo com aluguel urbano e adensamento excessivo de domicílios alugados.

foi capaz de atingir as camadas mais pobres e vulneráveis das cidades que passavam por um rápido processo de crescimento. Com o final do governo militar e o processo de redemocratização do país, a política habitacional do período anterior foi deixada de lado, não sendo substituída de imediato por nenhuma outra. Criou-se assim um vácuo neste segmento, o qual foi preenchido apenas em 2009 com o lançamento do Programa “Minha Casa Minha Vida” (PMCMV).

O segundo elemento a ser considerado, vincula-se a forte especulação imobiliária nas cidades. A terra urbana entendida como uma mercadoria – mercadoria especial como destaca Harvey (1980) – é facilmente capitalizada por grupos com grande poder econômico e diferentes estratégias são utilizadas para alavancar sua rentabilidade. Em um ambiente de fraca regulamentação estatal e conivente com essas operações, o caminho fica aberto para que especuladores imobiliários ajam, inflacionando o preço da terra, logo, dificultando o acesso aos mais pobres, criando vazios urbanos e prédios subutilizados, espalhando a mancha urbana e estabelecendo fraturas socioespaciais nas cidades. É importante destacar que, em 2001, foi aprovada a Lei Federal 10.257/01, Estatuto da Cidade, que traz uma série de dispositivos legais para o planejamento e gestão das cidades. Porém, após uma década e meia, os resultados ainda estão muito aquém do esperado (BRASIL, 2001).

O último ponto a ser destacado e que aumenta a complexidade e os desafios colocados para a habitação nas cidades brasileiras, vincula-se ao vertiginoso crescimento da população urbana do país, tanto no que se refere à magnitude quanto à velocidade. Em 1940, a população brasileira era de aproximadamente de 41 milhões de pessoas, das quais apenas 31% viviam nas cidades. Trinta anos depois, a maior parcela da população brasileira, que somava cerca de 94,5 milhões de pessoas, vivia nas 3952 cidades existentes. Nesses trinta anos, houve um acréscimo de, aproximadamente, 40 milhões de pessoas nas cidades. Nos quarenta anos seguintes a urbanização do país se consolida, atingindo 84,36% de sua população vivendo nas cidades em 2010. Neste período, houve um incremento de cerca de 10 milhões de pessoas nas 5565 cidades, até então existentes – em 2016 eram 5570. Toda essa velocidade e magnitude, nem de longe foram acompanhadas pela criação de infraestrutura urbana que atendesse a forte demanda.

Tal quadro gerou uma estrutura persistente de exclusão social, impactos socioambientais, fragmentações espaciais, produzindo cidades cujos problemas se avultam. Sobre esta estrutura que o PMCMV se desenvolve, buscando sanar parte do déficit habitacional do país, contudo sem tocar em pontos

importantes como a especulação imobiliária, democratização dos processos de planejamento e gestão das cidades, inclusão socioterritorial, etc.

A partir desses pressupostos, neste trabalho, foram avaliados os resultados do PMCMV em quatro conjuntos habitacionais em Araraquara(SP), preocupando-se, fundamentalmente, com a fragmentação das cidades e também sua democratização.

Programa “minha casa, minha vida” – breve panorama

Quando foi lançado em 2009, o PMCMV fazia parte de uma estratégia do governo brasileiro em criar uma política anticíclica para barrar os efeitos negativos da crise econômica global de 2008. Em sua primeira fase, tendo como meta a construção de 1 milhão de unidades habitacionais (casas ou apartamentos), o programa visava absorver mão de obra, injetar recursos e dinamizar a economia através de um setor de grande capilaridade e intensivo em utilização de mão de obra pouco qualificada e larga utilização de insumos, já que a cadeia da construção civil articula vários setores da economia. Estruturado, em princípio pelo Ministério da Casa Civil e Ministério da Fazenda, o PMCMV notoriamente preocupa-se, primeiramente, com as questões econômicas, o que se reflete diretamente em seus resultados e na produção das cidades.

Considerando sua precípua lógica econômica, os projetos se voltam para a maximização dos lucros dos agentes econômicos envolvidos, atendendo apenas aos parâmetros mínimos estabelecidos pelo programa. Assim, se pelo lado da estrutura da cidade, críticas em relação ao espraiamento da mancha urbana e a segregação são recorrentes; na microescala, em sua forma mais elementar, também recaem várias críticas sobre como as estratégias de barateamento empobrecem o ato de morar. De acordo com Morado e Tostes (2011), “[...] o processo de morar, que deveria pressupor escolhas, participação e tomadas de decisão em diversos níveis e ao longo do tempo, se vê empobrecido e resumido à mera relação de compra de um produto como outro qualquer, com o esvaziamento e empobrecimento de sua dimensão política.”

Em relação ao mercado imobiliário, de forma geral, Cardoso e Aragão (2011) defendem a existência de dois efeitos. Por um lado, as empresas que se lançaram no mercado de capitais encontraram sustentação e seus valores foram alavancados por um mercado consumidor ascendente e pelas garantias dadas pela injeção de recursos públicos. Por outro, ampliou-se a demanda por terras e a especulação imobiliária. Nesse movimento, a habitação é vista mais uma vez como simples mercadoria, fornecida pelo

mercado – ainda que com subsídios – e com baixa agregação ao conjunto urbano, sendo este último ponto extremamente problemático da perspectiva da inclusão dos beneficiários do programa, já que comumente os conjuntos habitacionais criados pelo programa, sobretudo os da faixa 01⁴, têm sido alocados em regiões já empobrecidas e vulneráveis.

Embora o PMCMV apresente a preocupação de subsidiar famílias de baixa renda, a distribuição, dentro do espectro de famílias com até 10 salários mínimos, mostra-se bastante desigual quando considerado o déficit habitacional no país. Em seu primeiro ciclo, com a previsão de construir 1 milhão de unidades habitacionais, 40% destinaram-se a famílias de 0 a 3 salários mínimos. Porém, é nesta faixa de renda que se concentram 90% do déficit habitacional brasileiro. Sem desconsiderar a importância desse programa habitacional, no que diz respeito ao acesso a terra urbana pelas famílias de menor renda, é evidente sua limitação. As diferentes críticas ao PMCMV não impediram que ele fosse ampliado. Em continuidade àquilo que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva implementou, sua sucessora – Presidente Dilma Rousseff – lançou em 2011 o PMCMV 2, com metas de construir 2 milhões de unidades habitacionais até 2014, ano em que foi reeleita para a presidência da República. Em seu segundo mandato, abortado em um processo de impeachment em 2016 – ano de fortes turbulências políticas e recessão econômica no Brasil –, o PMCMV entra em sua fase 03, atualizando os valores de financiamento e os subsídios concedidos, criando uma nova faixa de renda para o enquadramento dos beneficiários (faixa 1,5) e reduzindo sua meta inicial de 3 milhões para 2 milhões de unidades habitacionais. Com a meta reduzida a ser alcançada até 2018, o programa habitacional continua na agenda das políticas públicas do governo que assumiu a presidência da república após o impeachment da presidente Dilma Rousseff. Até o início de 2017, de acordo com o portal *web* do programa, foram entregues cerca de 2,6 milhões de unidades habitacionais e encontravam-se contratadas outras 4,2 milhões⁵.

⁴ Originalmente o programa encontrava-se dividido em três faixas (1, 2 e 3), estabelecendo a renda como critério de enquadramento dos beneficiários em cada uma delas. A faixa 1 voltada para as camadas de renda mais baixa e a faixa 3 determinando o teto de renda para ser beneficiário do programa.

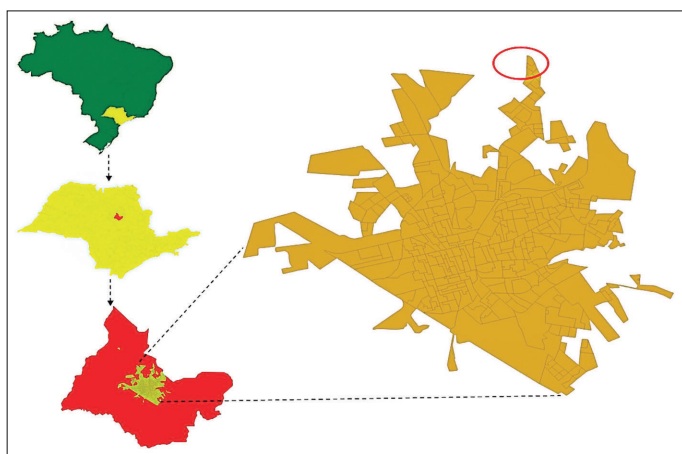
A partir da terceira fase do programa, em 2016, criou-se uma faixa intermediária chamada de faixa 1,5, buscando maior adequação do programa às demandas apresentadas e a renda da população beneficiada.

⁵ Informações disponíveis no portal: <<http://www.minhacasaminhavid.gov.br/resultados-do-programa.html>>. Acesso em 10 jan.2017.

Metodologia

Com o intuito de analisar o programa, foram selecionados quatro conjuntos habitacionais financiados através do PMCMV na cidade de Araraquara-SP. Os conjuntos selecionados foram: 1) Anunciata Palmira Barbieri; 2) Romilda Taparelli Barbieri; 3) Maria Helena Lepre Barbieri; e 4) Bairro Valle Verde. Os três primeiros formam o bairro Laura Molina com 1334 casas, e o Bairro Vale Verde conta com 754 casas. Ambos os bairros estão localizados na porção norte da cidade (figura 01). Os setores censitários apresentados no mapa são de 2010, anterior à implantação dos conjuntos habitacionais em estudo. Os conjuntos habitacionais foram implantados na porção oeste da área destacada, contíguos aos bairros no extremo norte.

Figura 1 – Localização de área de Estudo (círculo vermelho)



Fonte: Elaboração própria.

Através de mapeamento temático e do cruzamento de informações referentes à renda, alfabetização, origem étnico/racial, destacando os bairros mais próximos dos conjuntos habitacionais destacados, e também da participação no processo de implantação dos novos bairros e da percepção da população local em relação à vida comunitária, procedeu-se a análise proposta, com a qual foi possível demonstrar a validade da proposição apresentada de que o PMCMV é limitado em proporcionar melhorias substantivas na vida dos beneficiários, bem como tende a criar áreas frag-

mentadas e isoladas nas cidades. Todos os dados utilizados foram do censo demográfico de 2010, desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2013). É importante destacar também que um dos elementos-chave para discutir os desdobramentos do programa habitacional em questão é o envolvimento dos moradores locais, tanto na pré-ocupação como na pós-ocupação. Neste sentido, acompanharam-se algumas assembleias de/na pré-ocupação, entrevistou-se a assistente social responsável pelo setor habitacional do município e a responsável pelo acompanhamento pós-ocupações. De maneira complementar aos dados, foi elaborado um *survey* com moradores locais, para compreender sua percepção a respeito dos canais e meios de participação.

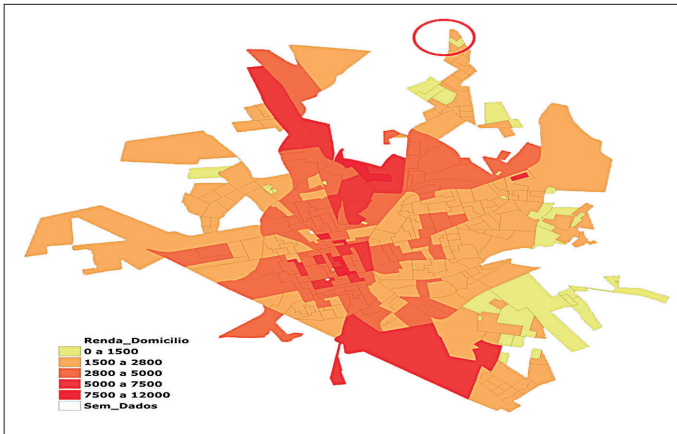
A partir de tais procedimentos pode-se chegar a alguns resultados, os quais serão apresentados a seguir.

Apresentação e discussão dos resultados alcançados

O conjunto de mapas temáticos que seguem traz a caracterização da área, considerando três dimensões: i) a renda média dos domicílios; ii) percentual de pessoas analfabetas; iii) população residente negra e parda. Foram utilizados como recorte territorial os setores censitários do Censo Demográfico de 2010 do IBGE (2013).

No que se refere à renda média dos diferentes setores da cidade de Araraquara, é possível averiguar que há uma grande concentração de domicílios que encontravam-se abaixo da média apresentada pela cidade em 2010 (R\$ 2.800,00). Essas áreas concentram-se, inclusive, nas faixas de menores rendas levantadas. Por pressuposto, nesta região é possível encontrar níveis de precarização decorrentes da baixa renda, como: imóveis em mal estado de conservação, dimensões reduzidas do imóvel para o número de moradores, mais de uma família habitando a mesma residência (normalmente mais de uma casa no mesmo terreno), múltiplas finalidades do imóvel (moradia e atividades comerciais no mesmo espaço) e toda uma dinâmica vinculada à baixa renda nos setores de comércio e serviços e da própria dinâmica da região como um todo.

Mapa 1 – Renda média domiciliar na cidade de Araraquara/SP em 2010 – divisão por setores censitários (valores em reais)



Fonte: Elaboração própria com dados retirados da base de dados do IBGE (2013).

Quando se observa o mapa de analfabetismo do município, ainda que não sejam encontrados os piores resultados levantados na cidade, a área não apresenta níveis satisfatórios de alfabetização. Com maior concentração nas faixas entre 2,5% a 3,9%, a quantidade de analfabetos contrasta com algumas outras regiões da cidade que apresentam taxas de 0% ou muito próximas a 0%. É importante se destacar que esses dados referem-se a população residente maior de 15 anos de idade incapazes de escrever e ler um bilhete simples em português. Certamente, os dados passam a ser mais alarmantes quando se busca níveis superiores de formação (ensino médio completo, cursos de formação tecnológica ou universitária). A indisponibilidade desses dados impossibilitou que se desenvolvesse a análise dessas variáveis.

A produção do espaço urbano a partir da política habitacional do programa “minha casa minha vida”: integração ou fragmentação?

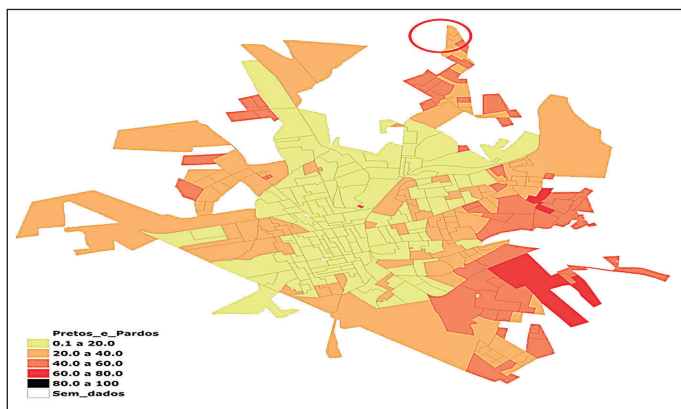
Mapa 2 – Analfabetismo na cidade de Araraquara/
SP em 2010 – média por setores censitários
(população acima de 15 anos de idade)



Fonte: Elaboração própria com dados retirados da base de dados do IBGE (2013).

O terceiro dado analisado refere-se à distribuição por raça/cor da população em Araraquara. O mapa 03 evidencia que na região em destaque há uma grande concentração de pretos e pardos (autodeclarados). A maior parcela variando entre 20% e 40%, e 40% e 60%, a menor parcela. A região, como um todo, caracteriza-se pela forte presença de pretos e pardos, denotando a fragmentação do tecido urbano no que se refere à distribuição da população, tomando como referência a raça/cor. Uma importante ponderação a ser feita, embora não se vá desenvolver a análise neste texto é que, historicamente, a população negra e afro-brasileira tem sido segregada nas cidades, ocupando as periferias mais pobres, sempre com baixa infraestrutura e condições precárias de existência e reprodução. O mapa 03 mostra o resultado desse processo também em Araraquara. Certamente, o planejamento da cidade deve buscar mecanismos de romper com tal segregação e os estigmas presentes nessas áreas.

Mapa 3 – Distribuição da população preta e parda em na cidade de Araraquara/SP em 2010 – divisão por setores censitários



Fonte: Elaboração própria com dados retirados da base de dados do IBGE (2013).

O conjunto de mapas apresentados permite uma primeira caracterização da região onde foram implantados os conjuntos habitacionais do PMCMV. É evidente que há uma sobreposição de carências na área. Renda baixa, taxas de analfabetismo relativamente altas e alta concentração de pretos e pardos. A estas características ainda soma-se a distância da região da área central da cidade, cerca de 10 quilômetros, justamente onde há a maior concentração de serviços especializados, comércio mais desenvolvido e principais serviços públicos.

Ao se selecionar os espaços onde foram implantados os conjuntos habitacionais objetos desse estudo, certamente tais características não foram consideradas, ainda que não sejam ignoradas. De fato, o que balizou a escolha do local, fator comum aos vários conjuntos habitacionais financiados pelo programa, é o valor da terra urbana, buscando-se áreas mais baratas que se enquadrem nos limites financiados pelo programa, sobretudo para manter a rentabilidade no processo de produção do espaço urbano. Neste sentido, a dimensão social da política habitacional mostra-se comprometida, já que a habitação social se dá via estrutura de exclusão socioterritorial.

Processo participativo na implantação

Ao se propor uma política de habitação espera-se que exista, minimamente, um forte processo de envolvimento da população que será a futura

moradora do bairro ou do conjunto habitacional. Naturalmente, quando uma família busca uma área para residir, dentro de suas condições financeiras, algumas características são valorizadas como: acessibilidade, saneamento básico, proximidade de centros comerciais e de serviços, segurança, arborização, lazer, vizinhança amistosa, etc. Além disso, são analisadas as características das casas ou apartamento em si, como: qualidade da construção, tamanho, conservação, estética agradável, etc. Nenhum desses aspectos, ou poucos deles, pode ser averiguado previamente em um conjunto habitacional antes de sua implantação, sobretudo quando se dá em áreas distantes, na extrema periferia. Um questionamento que, certamente passa pela cabeça dos futuros moradores é: “como será o bairro em que vou morar?” – um questionamento difícil que, para os grupos beneficiados pelo programa, é suplantado pela necessidade extrema de moradia.

Trazer a comunidade para o debate prévio, em relação à implantação dos conjuntos habitacionais, tanto os moradores dos bairros próximos quanto os futuros moradores, parece imperativo para o encaminhamento de projetos, propostas e ações que antecipem problemas, no sentido de saná-los ou evitá-los, criem maior vinculação entre os moradores e desses com o espaço, otimizem recursos e possam efetivamente melhorar a vida desses moradores. No entanto, os futuros moradores, os quais de fato viverão cotidianamente no bairro encarando todas as vicissitudes apresentadas, são um conjunto passivo na estrutura do programa. Falar em participação no PMCMV é buscar uma leitura a partir de seu contrário, ou seja, a não participação, uma vez que não há canais de participação efetiva. Através das assembleias de/na pré-ocupação constatou-se que estas apresentavam um caráter puramente informativo sobre os procedimentos burocráticos em relação ao processo de financiamento e entrega das chaves, bem como, informações técnicas a respeito do novo bairro e da estrutura da casa. Houve ainda, em uma das assembleias, um curso de formação para os futuros habitantes, tratando a temática da economia doméstica. O curso foi apresentado em uma linguagem simples e acessível ao público – cuja formação escolar é bastante elementar. No entanto, em alguns momentos, houve certa infantilização do público, o que denota de alguma maneira a percepção que se tem desse grupo de pessoas, julgando-os como incapazes, tanto de compreender, como de opinar e participar. Nas assembleias de/na pré-ocupação, conforme foi relatado pela organizadora responsável, a presença dos futuros moradores era próxima aos 100%. Tal fato se deve à obrigatoriedade da participação nas assembleias para ser beneficiário do programa. Uma realidade bastante distinta a essa, foram as reuniões e assembleias na/da pós-ocupação. Em relato colhido da assistente social responsável, fica claro que as reuniões são

esvaziadas e a discussão muito superficial, dificultando o aprimoramento do programa, melhorias no bairro e um balanço da satisfação com a residência e com os conjuntos habitacionais.

A dinâmica apresentada na pré-ocupação e também na pós-ocupação resulta em níveis baixos ou inexistentes de organização social e participação na vida pública da cidade, mais especificamente no bairro, trazendo impactos significativos para seus moradores e para o desenvolvimento da área. Observou-se, por exemplo, espaços destinados à implantação de áreas de convívio/lazer totalmente abandonados, tomados por mato alto, depósito irregular de lixo e ocupações irregulares de atividades comerciais. Cerca de seis meses após a ocupação das casas, o posto de saúde que deveria atender à população residente ainda não havia sido entregue, sobrecarregando outros postos de saúde do bairro adjacente. Em *survey* aplicado junto à população dos conjuntos habitacionais, fica evidente o descontentamento com os serviços de saúde. Em uma escala de 1 a 5, 46% dos entrevistados atribuem notas baixas aos serviços prestados, como é possível observar na tabela 01, em que 01 representa um nível de satisfação muito baixo e 05 um nível ótimo.

Tabela 1 – Níveis de satisfação com os serviços de saúde oferecidos no bairro

Níveis de Satisfação	Nº de Entrevistas	Percentual
01	62	33%
02	24	13%
03	33	17%
04	29	15%
05	41	22%
	189 ¹	100%

Fonte: Elaboração própria com dados primários da pesquisa direta.⁶

Em relação à percepção da população local sobre a vida comunitária no novo bairro e a organização de atividades coletivas, os resultados foram ainda mais desabonadores. Conforme se vê na tabela 02, 82% dos entrevistados afirmam que as atividades coletivas são inexistentes, apenas 1% mostrou-se muito satisfeito e 8% satisfeito. Esses 9% representam pessoas que veem a possibilidade de os filhos jogarem futebol em terrenos vazios

⁶ Existe uma variação no número total de entrevistados nas três tabelas devido à recusa do entrevistado em responder a questão e/ou por não ter uma opinião formada sobre o questionamento.

A produção do espaço urbano a partir da política habitacional do programa “minha casa minha vida”: integração ou fragmentação?

como uma atividade positiva e/ou que consideram suficientes as atividades abertas à comunidade desenvolvidas nas escolas. Sobre a organização comunitária, a tabela 03 mostra que 78% dos entrevistados afirmam que não existem estruturas organizativas no bairro, nenhum entrevistado mostrou-se muito satisfeito com esta dimensão e 7% expressaram satisfação com a organização comunitária. Este grupo, vincula-se às pessoas que buscaram algum tipo de participação pós-ocupação ou estão mais próximas da associação de bairro que encontrava-se em formato embrionário até a data desta pesquisa.

Tabela 2 – Nível de satisfação com as atividades coletivas desenvolvidas no bairro

Níveis de Satisfação	Nº de Entrevistas	Percentual
Muito Bom	02	01%
Bom	17	08%
Regular	06	03%
Ruim	07	03%
Muito Ruim	05	02%
Inexistente	170	82%
	207	100%

Fonte: Elaboração própria com dados primários da pesquisa direta.

Tabela 3 – Nível de satisfação com a organização comunitária presente no bairro

Níveis de Satisfação	Nº de Entrevistas	Percentual
Muito Bom	0	0%
Bom	15	07%
Regular	16	08%
Ruim	08	04%
Muito Ruim	07	03%
Inexistente	159	78%
	205	100%

Fonte: Elaboração própria com dados primários da pesquisa direta.

Vários dos problemas apresentados até aqui, sobretudo os concernentes aos níveis de satisfação da população com os conjuntos habitacionais de forma geral, poderiam ter sido sanados se explicitados e dialogados com a comunidade de forma prévia à ocupação. Certamente, ao não se prever a participação da população nesses processos, o programa incorre em vários problemas, fortalecendo as críticas sobre sua capacidade de proporcionar,

através da política habitacional, inclusão social, sustentabilidade urbana, fortalecimento das relações sociais e combate à fragmentação do espaço.

Considerações finais

Com um déficit habitacional de 5,8 milhões de unidades habitacionais, o que atinge cerca de 23 milhões de pessoas, a questão habitacional é um dos problemas mais urgentes a serem equacionados nas cidades brasileiras. Dado o volume de pessoas que sofrem com a falta de moradias e também devido às estruturas sociais e históricas do Brasil, não parece razoável que se deixe tal problemática puramente nas mãos do mercado, confiando apenas em sua eficiência para corrigir tais distorções. Neste setor é fundamental que o Estado intervenha de tal forma que incentive a ação dos atores privados, no entanto, impeça a especulação imobiliária, restrinja abusos, garanta o cumprimento da função social das propriedades, crie mecanismos de democratização dos espaços e da política habitacional e, assim, promova cidades mais equânimes e melhores para se viver. Ao se lançar o PMCMV, em 2009, o governo brasileiro não articulou a política habitacional de maneira ampla e profunda com uma política urbana Orsi (2015), perdendo-se assim a possibilidade de, com cerca de R\$295 bilhões de investimento⁷, mudar alguns cenários da urbanização, superando problemas encrustados nas cidades brasileiras que vão além da moradia.

Sem ignorar a importância do PMCMV, sobretudo após o longo período sem uma política habitacional consistente e sistemática, a pesquisa que foi apresentada aqui reforça as críticas que são apresentadas em outros trabalhos. Ao voltar o olhar para os conjuntos habitacionais na cidade de Araraquara(SP), ficou notório que o programa tem fortalecido a produção de espaços segregados nas cidades, não sendo capaz de romper com os ciclos de reprodução desigual da sociedade, bem como da fragmentação socioespacial. O referido programa, com uma lógica fundamentalmente econômica em sua gênese, permite que os valores de troca se sobreponham aos de usos na cidade e que a extração da renda da terra urbana seja potencializada. Com tal premissa, não causa estranheza alguma o fato dos bairros implantados serem bastante afastados das áreas centrais e apresentarem baixa infraestrutura de comércio e serviços, não sendo capazes de atender a população recém-chegada, pressionando os serviços já existentes na vizinhança e fortalecendo situações de vulnerabilidade nessas áreas.

⁷ Informações disponíveis no portal: <<http://www.minhacasaminhvida.gov.br/resultados-do-programa.html>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

A produção do espaço urbano a partir da política habitacional do programa “minha casa minha vida”: integração ou fragmentação?

Apesar de muito importante e de tocar em um ponto fundamental para a produção das cidades, ao final dessa investigação, conclui-se que o PMCMV não é capaz de superar as contradições presentes nos espaços urbanos brasileiros. A produção de áreas segregadas, estigmatizadas e vulneráveis tem se dado com vultosos recursos públicos, e a produção de uma cidade mais equitativa, sustentável e saudável está longe de se realizar. É evidente que o programa necessita de ajustes substantivos para que atinja seu objetivo social, no entanto, tais mudanças estruturais não parecem estar em vias de ocorrer, e, dessa forma, continua-se a executar projetos que tendem a cristalizar os problemas existentes e trazer novos problemas a médio e longo prazo.

REFERÊNCIAS

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: República Federativa do Brasil: Poder Legislativo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 02 out. 2017.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A. A reestruturação do setor imobiliário e o Programa Minha Casa Minha Vida. In: MENDONÇA, J. G.; COSTA, H. S. M. (Org.). **Estado e capital imobiliário**: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro. Belo Horizonte: Arte, 2011. p.81–104.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO [FJP]. **Déficit habitacional no Brasil 2013-2014**. Belo Horizonte: Centro de Estatísticas e Informações, 2016. Disponível em: <<http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/docman/cei/informativos-cei-eventuais/634-deficit-habitacional-06-09-2016/file>>. Acesso em: 02 out. 2017.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

IBGE. **Atlas do censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>>. Acesso em: 02 out. 2017.

MORADO NASCIMENTO, D.; TOSTES, S. P. Programa Minha Casa Minha Vida: a (mesma) política habitacional no Brasil. **Vitruvius (Arquitextos)**, São Paulo, n.133, ano 12, jun. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.133/3936>>. Acesso em: 02 out. 2017.

ORSI, R. A. Descaminhos na implantação de conjuntos habitacionais do programa “Minha Casa Minha Vida” nas periferias da cidade de Leme/SP/Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E

REGIONAL: ESPAÇO, PLANEJAMENTO E INSURGÊNCIAS, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos...** Belo Horizonte: ENANPUR, 2015. Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=555>. Acesso em: 02 out. 2017.

SOBRE OS AUTORES

AENDER LUIS GUIMARÃES – Graduado e Mestre em História pela UNESP/Franca. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em História da UNESP/Franca, nível Doutorado.

ANA CLARA CITELLI – Cientista Social. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof. Dr. Rafael Alves Orsi. Agência Financiadora: CAPES.

DOUGLAS ALESSANDRO SOUZA SANTOS – Cientista Social. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof^a. Dr^a. Carla Gandini Giani Martelli.

DOUGLAS DELGADO – Antropólogo. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ana Lúcia de Castro. Agência Financiadora: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

JOÃO LUCAS FACO TZIMINADIS - Cientista Social. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof. Dr. João Carlos Soares Zuin. Agência Financiadora: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

MARINA CORRÊA DOS SANTOS - Cientista Social. Discente vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof. Dr. Milton Lahuerta. Agência Financiadora: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

MATHEUS FELIPE SILVA - Cientista Social. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof^a. Dr^a. Karina Lilia Pasquariello Mariano. Agência Financiadora: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

MATHEUS HENRIQUE DE SOUZA SANTOS - Administrador Público e Docente de Ensino Superior. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/ Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Teresa Miceli Kerbaux. Agência Financiadora: CAPES.

MICHELANGELO GIAMPAOLI - Antropólogo e Professor. Professor Titular I – Centro Universitário Barão de Mauá – Ribeirão Preto / *Gruppo di lavoro su Antropologia Urbana, Disuguaglianze e Salute in Brasile - Università degli Studi di Perugia* (Itália).

RAFAEL ALVES ORSI – Professor Assistente Doutor na UNESP/ Araraquara, no Departamento de Antropologia, Política e Filosofia e credenciado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UNESP/ Araraquara. Coordena o Núcleo de Estudos sobre Desenvolvimento Urbano e Ambiental - NEDUA, credenciado no CNPQ.

RICHARD DOUGLAS COELHO LEÃO – Sociólogo. Discente vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Campus Araraquara, nível Mestrado. Orientador: Prof. Dr. Paulo José Brando Santilli. Agência Financiadora: CAPES.

SOBRE O VOLUME

Série Temas em Sociologia nº 12

Formato: 14 x 21 cm

Mancha: 10,4 x 17,4 cm

Tipologia: Garamond 10/12 pt

Papel do miolo: Polen bold 90 g/m²

Papel da capa: Cartão supremo 250 g/m²

Primeira edição: 2018

Para adquirir esta obra:

STAEPE – Seção Técnica de Apoio ao Ensino, Pesquisa e Extensão

Laboratório Editorial

Rodovia Araraquara-Jaú, km 01

14800-901 – Araraquara

Fone: (16) 3334-6275 ou 3334-6234

E-mail: laboratorioeditorial@fclar.unesp.br

Site: <http://www.fclar.unesp.br/laboratorioeditorial>

