

O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E OS PROJETOS DE REVITALIZAÇÕES: MAIS DO MESMO?¹

Alvaro Ferreira

Doutor em Geografia

Professor do Departamento de Geografia

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio)

alvaro_ferreira@puc-rio.br

Resumo

A banalização do espaço urbano tem se tornado cada vez mais efetiva nas cidades do século XXI. Referimo-nos a uma forma específica e terrível, materializada em uma urbanização banalizada, pois a produção do espaço urbano tem-se realizado ultimamente, em grande parte das cidades, centrada em “modelos de sucesso internacional” que têm por objetivo “revitalizar” as áreas centrais e portuárias, transformando-as em áreas residenciais e de negócios para as classes médias e altas e, além disso, investindo em políticas de atração da atividade turística. Para tanto, são idealizadas feiras, exposições, shows; cria-se toda uma infraestrutura voltada para o turismo, como bares, restaurantes, lojas etc. Uma total reprodução do mesmo, formas que se repetem independentemente de cada cidade.

Palavras-chave: Revitalização, Gentrificação, Área Portuária, Urbanização, Rio de Janeiro.

METROPOLIZATION OF SPACE IN RIO DE JANEIRO AND THE REVITALIZATION PROJECTS: THE SAME AGAIN

Abstract

Banality of urban space has become increasingly effective in the cities of the XXI century. A specific and terrible thing, embodied in an urban commonplace, because the production of space is focused on “model of international success” that are supposed to “revitalize” the central areas and ports, turning them into residential areas and businesses for middle and upper classes. In addition, investing in policies to attract tourist activity. A total reproduction of the same shapes that are repeated independently of each city.

Keywords: Revitalization, Gentrification, Port Area, Urbanization, Rio de Janeiro.

A banalização do espaço urbano tem se tornado cada vez mais efetiva nas cidades do século XXI. Referimo-nos a uma forma específica e terrível, materializada em uma urbanização banalizada, pois a produção do espaço urbano tem-se realizado ultimamente, em grande parte das cidades, centrada em “modelos de sucesso internacional” que têm por objetivo “revitalizar” as áreas centrais e portuárias, transformando-as em áreas residenciais e de

¹ Este artigo é um resultado do projeto “Metropolização do Espaço e Transformação da Paisagem no Estado do Rio de Janeiro” desenvolvido no Departamento de Geografia da PUC-Rio entre 2008 e 2011 e financiado pela FAPERJ, a quem agradecemos o apoio.

negócios para as classes médias e altas e, além disso, investindo em políticas de atração da atividade turística. Para tanto, são idealizadas feiras, exposições, shows; cria-se toda uma infraestrutura voltada para o turismo, como bares, restaurantes, lojas etc. Uma total reprodução do mesmo, formas que se repetem independentemente de cada cidade.

No município do Rio de Janeiro tem-se tentado implementar esse ideário, principalmente e de maneira mais intensa, desde os anos 1990, no entanto por diversas razões as propostas de revitalização acabaram não se concretizando. Contudo, um alinhamento dos governos federal, estadual e municipal promete por em prática a transformação da zona portuária e arredores. Ultimamente, dedicamo-nos a estudar as transformações na cidade do Rio de Janeiro associando-as não apenas aos atores sociais mais tradicionais, mas também à participação dos denominados movimentos sociais. A área portuária carioca tem sido objeto de grandes debates: o que fazer com os inúmeros armazéns abandonados? Como tornar uma área tão extensa “útil” para os cidadãos? Que tipo de reforma urbana poderia ser realizada?

Nas proximidades da zona portuária, ainda na zona periférica do centro, é possível observar o enorme crescimento do investimento na área conhecida como Lapa e arredores. Há o resgate, no imaginário social, de um Rio de Janeiro boêmio, do samba (de raiz), do chorinho. Vários bares, restaurantes e casas de shows têm sido abertos, antiquários são restaurados e promovem grandes feiras no primeiro sábado do mês, apoiados pela prefeitura que mantém a rua fechada para automóveis. Os comerciantes do local armam um palco na rua e contratam atrações musicais que se revezam durante todo o dia. Essa parte da cidade, que era pouco visada pelo empresariado, passa a receber grande atenção da juventude, que muda o ritmo da localidade. Ruas antes mal iluminadas passaram por reformas e ganharam nova iluminação, o que de certa forma beneficiou os antigos moradores. Porém, já é possível observarmos a “expulsão” (gentrificação) daquele grupo social pelo empresariado.

O espaço produzido através da história recente é marcado pelas relações de produção capitalistas, que se baseiam na divisão do trabalho e na

propriedade privada, o que nos leva a uma realidade marcada por fortes conflitos e contradições entre as diferentes classes sociais.

Tendo realizado durante toda sua obra um intenso diálogo com a obra de Marx, afirma Lefebvre (1974, p. 26) que “após ter distinguido os aspectos ou elementos contraditórios, sem negligenciar as suas ligações, sem esquecer que se trata de uma realidade, Marx reencontra-a na sua unidade, isto é, no conjunto de seu movimento”. Nesse sentido, é necessário partir da análise do real para chegarmos aos conflitos e contradições que se dão no espaço, no cotidiano; e, para isso, torna-se imprescindível chegarmos ao movimento da sociedade, das relações que sustentam a sociedade urbana capitalista.

É preciso ter em conta que cada modo de produção produziu o seu espaço e nesse sentido, cada cidade é a materialização de um momento histórico; além disso, a especificidade do lugar tem que ser levada em conta. Assim o que, em princípio, deu certo em determinado local não deve simplesmente ser transposto em forma de modelo de solução para outros lugares.

Através de nossa perspectiva analítica, percebemos que não só a escala global exerce forte papel na escala do lugar, mas que a própria percepção local do fenômeno global interfere na manifestação no lugar desse fenômeno. Ou seja, a maneira como a sociedade (re)produz o espaço mantêm um movimento dialético do lugar ao global e de volta ao lugar. Assim, mostra-se claramente um encaminhamento dialético de análise; estamos partindo da parte para o todo – ou das partes para o todo, ou melhor, para as várias percepções do todo – e das diversas totalidades para as partes, o que nos permite compreender, ainda, que teremos um sem fim de percepções micro-objetivas de cada parte. De alguma maneira, como já afirmamos anteriormente, é como dizer que nós produzimos o espaço que nos produz.

Portanto, cabe-nos perceber o que essas propostas para o Rio de Janeiro teriam como particularidades da totalidade mundial. Mais ainda, teríamos que analisar a maneira como tais particularidades se inter-relacionam e como, a partir dessa interação, surgem singularidades – as quais novamente se inter-relacionarão – que serão refeitas e desfeitas incessantemente. Dessa

forma, talvez pudéssemos contribuir para a análise da totalidade da sociedade e do modelo socioeconômico e, simultaneamente, das partes no todo, onde se encontrariam as particularidades do lugar – no que se refere a isso, a geógrafa inglesa Doreen Massey (1999; 2000) dá-nos importante contribuição.

Continuamos acreditando que pensar as cidades e o urbano a partir do debate marxista, obviamente não de forma dogmática, e de sua associação com o reconhecimento dos interesses de classe ainda contribui bastante para desvelar a realidade. Ao contrário do que temos visto em vários artigos científicos, que dão grande ênfase à discussão teórica muitas vezes desprendida do real, reafirmamos que o ponto de partida tem que ser o real. Após a identificação do problema em questão, daquilo que nos inquieta, é que devemos voltar-nos à teoria, mas sempre preocupados com o movimento entre prática e teoria. Através da dialética é possível aliarmos a contraditória relação que mantém unida teoria e prática. Essa relação contribui para manter em aberto as contradições do processo social e histórico – que agrega as práticas e o imaginário, o concreto e o simbólico – contribuindo, assim, para evitar reducionismos deterministas e idealizações afastadas do real, ambas contribuindo para o fechamento do movimento e do diálogo crítico, quando o que buscamos é a abertura. Lembra-nos o geógrafo Leonardo Brasil Bueno (2008, p. 14) que é preciso

evitar os riscos opostos e complementares. (...) De um lado, a aceitação não mediada e não criticada dos dados e fatos brutos da empiria fetichiza a suposta objetividade dos fatos, dos números e das estatísticas como positivities que se autoexplicariam

e de outro lado, “a teoria como exercício conceitual abstrato, de todo desligado da empiria, dos fatos e dos dados, das fontes e dos processos reais de trabalho, fazendo com que a pesquisa se esvazie e perca em rigor científico e conceitual”.

Isso obriga-nos a lidar com o fato das questões teóricas mostrarem-se, inclusive, como problemas práticos. Vemo-nos na defesa da autogestão e, conseqüentemente, da redução da importância do Estado, entretanto vivemos em um país em que a desigualdade social ainda alcança patamares elevadíssimos e onde o Estado tem (ou deveria ter) um papel importante. Assim, se acreditamos que o ponto de partida deve ser a realidade, isso

também significa considerá-la como um limite à ação. Aliás, a própria teoria pode tornar-se um limite à transformação. É preciso entender que qualquer contraposição ao modelo vigente somente poderá partir de dentro do próprio capitalismo. Não basta fazer a crítica ao modelo, pois – segundo Marx – é preciso interpretá-lo para, então, transformá-lo, para mudar o estado de coisas atual. Infelizmente, a maioria quando muito chega apenas à interpretação. É essa inquietação de Marx que leva a cientista política Thamy Pogrebinschi (2009) a afirmar que “não há, hoje, nada mais próximo do fim da propriedade do que a sua expansão irrestrita e ilimitada”. Pensar a mudança significa lutar pela transformação das condições materiais e não apenas pela obtenção de concessões formais; lutar pelo direito de viver em uma cidade com mais justiça social.

O espaço torna-se cada vez mais o meio de reprodução das relações sociais; sendo hierarquizado, objeto de investimentos públicos e privados, reserva de valor ou mesmo deixado ao acaso e abandonado. Talvez a grande batalha deva centrar-se na necessidade de romper com a ocultação e buscar desvelar essa dominação do espaço.

O espaço torna-se o lugar da reprodução das relações sociais de produção e não apenas dos meios de produção, destarte percebemos o espaço como mercadoria. Porém, se o espaço é o lugar da reprodução, é também lugar da contestação, do encontro, da rebeldia, lugar da ação. E aqui estamos diante de grandes tensões, contradições; ou seja, se é no espaço da vida cotidiana que percebemos e vivemos o dia-a-dia, é nele também que os especialistas – cientes ou não do fato de que o espaço produzido interfere fortemente nas relações sociais – concebem seus projetos e os põem em curso à revelia dos habitantes do lugar. Muitas vezes aqueles que deveriam ser os atores sociais da luta por mudanças acabam por perceber e viver a partir da total naturalização de tudo, da banalização da miséria, da desigualdade. Por outro lado, há também aqueles atores sociais que, a partir da indignação, procuram formas de lutar contra o estado de coisas atual; as estratégias de suas práticas espaciais são fundamentais, posto que percebem que a produção do espaço é também instrumento de reprodução das relações sociais.

Mesmo que aqui tenhamos como foco os projetos e as transformações que vêm ocorrendo na área portuária da cidade do Rio de Janeiro e em suas adjacências atualmente, quando falarmos do desenvolvimento urbano da cidade, ainda que brevemente, faremos alguns movimentos do futuro para o presente e para o passado, para em seguida voltarmos ao presente e depois ao futuro. Caminharemos no sentido de discutir como o surgimento de novos valores articulados ao tecido urbano, juntamente com novos sistemas de produção e novas realidades de mercado, contribuíram para a transformação da cidade do Rio de Janeiro. Para tanto, estaremos trazendo ao debate os grupos sociais envolvidos no processo, suas ações, reações e interações. Aqui, torna-se imprescindível o debate acerca da mercadificação da cidade, do *city marketing* e do discurso do empresariamento na governança da cidade.

Abordaremos as negociações entre governo, empresariado e a população para implementar as transformações na zona portuária e suas adjacências; procuraremos trazer a visão da população acerca de tais mudanças e como os movimentos sociais têm se comportado frente a isso.

Tantos projetos, tanto dinheiro comprometido, prefeito e governador falando no que seria melhor para a cidade, no entanto aqueles que deveriam ser ouvidos – os moradores dessas áreas e os moradores da cidade como um todo – não têm voz. A cidade do Rio de Janeiro teve desde sempre uma história de grandes transformações, que sempre foram decididas autoritariamente pelas instâncias governamentais, pelos especialistas, e pelo que estamos vendo, a história torna a repetir-se; até quando?

Acreditamos que seja necessário pensar na utilização da velha zona portuária da cidade, entretanto o atual projeto baseia-se em “fórmulas de sucesso” realizadas em outras cidades mundo afora; o foco encontra-se na atividade turística como mobilizadora dessa área. De fato, os governantes têm “vendido” a cidade do Rio de Janeiro no cenário internacional como algo único, um lugar que reúne a modernidade de uma grande metrópole e as belezas naturais incomparáveis. Entretanto, historicamente os recursos adquiridos através do turismo não têm sido investidos nas necessidades mais prementes dos moradores da cidade, assim é questionável o discurso de que os recursos

serão utilizados em benefício de todos. A aplicação dos recursos públicos vem desde muito tempo dirigindo-se aos bairros nobres da cidade.

No início do século XXI, percebemos que cada vez mais os governantes procuram construir uma marca para suas cidades; contudo o “sucesso” de uma determinada cidade acaba provocando um movimento que objetiva copiar aquilo que teria dado certo, levando à homogeneização das formas-conteúdo, pois acreditam que assim atrairiam investidores. Contradição.

Tem-se, simultaneamente, um discurso que defende a manutenção dos centros históricos – vislumbrando o potencial de exploração turística dessas áreas – e o crescimento do número de condomínios fechados e *shopping centers*. Os velhos centros muitas vezes não são vistos como opção para habitação, mas como possibilidade para o crescimento de atividades comerciais. Nesse caso, mais a frente falaremos do processo de gentrificação.

A cidade do Rio de Janeiro com sua frente marítima belíssima e com forte apelo turístico – pensemos em Copacabana, Ipanema, Leblon e, mais recentemente, a Barra da Tijuca – deixou em dúvidas o empresariado no que se refere à possibilidade de investir na velha zona portuária, que se tornou obsoleta há algum tempo. Assim, houve pouca pressão dos promotores imobiliários junto aos governos anteriores para a implementação de obras naquela área. É verdade, também, que apenas em 2009 temos uma configuração política que alia as três instâncias de governo: federal, estadual e municipal. Esse cenário traz a possibilidade de colaboração para a cessão dos imóveis e terrenos daquela área, que em grande parte pertencem a essas três esferas do poder; fato é que atualmente configurou-se uma sinergia em que as áreas urbanas centrais e a zona portuária carioca ganham a cena nessa aliança.

Atualmente, mais uma vez, agora com as três esferas de governo alinhadas, surge um projeto de “revitalização da zona portuária” – chamado pela prefeitura de Projeto de Revitalização Porto Maravilha – e se fala em por abaixo parte do elevado. Com a vitória da candidatura carioca para sediar as Olimpíadas de 2016, já há urbanistas que defendem a utilização da zona portuária para realização de certas competições; entretanto isso significa alterar

o projeto aprovado pelo Comitê Olímpico Internacional (COI), visto que grande parte está prevista para realizar-se na Barra da Tijuca. Aliás, uma observação cuidadosa dos vídeos produzidos pelos representantes do Comitê Olímpico Brasileiro (COB) apresentando a candidatura do Rio de Janeiro ao Júri internacional, permite-nos perceber uma cidade idealizada, um sopro de ilusão, a criação de uma imagem que não corresponde ao real.

Parece-nos que a mercadificação da cidade, o *city marketing* e a implementação do empresariamento na governança da cidade trazem consequências danosas aos cidadãos; estamos de acordo com o geógrafo inglês David Harvey (2005, p. 189), o qual acredita que o fortalecimento da competição de mercado entre as cidades produz impactos regressivos na distribuição de renda e a efemeridade dos benefícios trazidos por muitos projetos. Acredita ainda que “a concentração no espetáculo e na imagem, e não na essência dos problemas sociais e econômicos também pode se revelar deletéria a longo prazo, ainda que, muito facilmente, possam ser obtidos benefícios políticos”.

Acreditamos que se torna cada vez mais necessária a criação de formas de participação, por parte dos cidadãos, nas decisões de produção do espaço da cidade e que tais formas não devem se ater aos marcos institucionais do Estado; estamos pensando em ir além das propostas de orçamento participativo, por exemplo (adiante retomaremos este debate). Participar significa desejo de intervir, significa ter um sentimento de pertencimento a um grupo social, à cidade e vontade de transformar o estado de coisas atual.

Muitas cidades têm seguido as definições de uma política empreendedorista, investindo em infraestrutura ligada às atividades turísticas, muitas vezes aproveitando-se de eventos internacionais como o fizeram Barcelona (Jogos Olímpicos, 1992 e o Fórum de las Culturas, 2004), Lisboa (Expo'98) ou Sevilha (Expo'92); o Rio de Janeiro vem seguindo o mesmo caminho: Jogos Pan-Americanos 2007, Copa do Mundo de Futebol 2014, Olimpíadas 2016.

A cidade do Rio de Janeiro tem uma especificidade que a diferencia de outras, visto que foi capital da Colônia, do Reino Unido, do Império Brasileiro e

depois capital da República. Sem dúvida esse fato fez com que grande parte do acervo cultural do país para ali se destinasse e, obviamente, há ainda reflexos disso: sai do Rio de Janeiro cerca de metade da produção teatral do país, aproximadamente 60% da produção cinematográfica, 75% do conteúdo audiovisual independente, sem falar da indústria fonográfica – visto que a Sony Music-BMG, Universal Music, Warner Music, EMI mantêm sua sede na cidade –, encontra-se na cidade o maior número de museus do país (são 80 museus, segundo o cineasta Sérgio Sá Leitão, a Biblioteca Nacional, considerada pela UNESCO uma das dez maiores bibliotecas nacionais do mundo e a maior da América Latina, o Real Gabinete Português de Leitura (com o maior acervo de literatura portuguesa fora de Portugal) etc. Além disso, conta ainda com diversas universidades públicas, das quais saem aproximadamente 40% da produção científica do país. Segundo dados de 2005 e 2006, o Rio de Janeiro foi a cidade brasileira que mais lucrou com cultura no país; o equivalente a 7% do PIB, ou seja, algo em torno de R\$ 4 bilhões por ano (FERREIRA, 2010).

Em se tratando da morfologia urbana, observando a orla carioca é possível identificar as tendências da arquitetura moderna através do tempo: o Centro da cidade com prédios dos anos de 1910 a 1920, o bairro do Flamengo representando a década de 1940, Copacabana os anos de 1950, Ipanema a década de 1960, Leblon os anos de 1970, São Conrado e o início da Barra da Tijuca a década de 1980 e o resto da Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes os anos de 1990 a 2000.

O casario do Centro do Rio apresenta riqueza incrível, com uma variedade de estilos que vão desde a arquitetura típica colonial portuguesa, com sobrados e azulejos, até as construções inspiradas nos prédios de Paris, como, por exemplo, o Theatro Municipal (inspirado no Opera de Paris) e a Biblioteca Nacional. Além disso, há inúmeros exemplos de Art Deco, modernismo e pós-modernismo. Tamanha variedade esteve também ligada ao fato de ser a cidade capital por tanto tempo.

Contudo essa capitalidade não trouxe apenas benefícios, e um exemplo disso é o fato de o Rio de Janeiro não ter construído uma oligarquia local estruturada em torno de interesses regionais. A cidade estava acostumada a

ser administrada por elites recrutadas em todo o país e as decisões compatíveis com os interesses da nação compunham o quadro de referência para a prosperidade urbana. Isso levou o economista Carlos Lessa (2001, p. 355) a afirmar que

o Rio viu seus interesses locais serem atendidos sempre subordinados e em nome da função política maior da nação. Não se sentia discriminado, pois, pelo contrário, estava acostumado a ser pioneiro nas atenções. Essa displicência, explicável pelo seu longo passado como capital, lhe custou caro quando perdeu a função.

Mas falamos, há pouco tempo, do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016; isso faz parte de uma estratégia para alavancar o nome do Rio mundialmente e atrair mais capital para a cidade. A todo momento os dirigentes das três instâncias seguem afirmando que estão trabalhando juntos pelo Rio de Janeiro. Entretanto, sediar as Olimpíadas era um sonho anterior a esse governo, visto que a cidade havia concorrido para sediá-las em 2012.

Torna-se claro o *marketing* realizado junto à população carioca e brasileira para apoiar a candidatura da cidade e o trabalho realizado no exterior objetivando convencer os membros do COI (Comitê Olímpico Internacional). Os administradores das cidades têm-se tornado cada vez mais uma espécie de “vendedores de cidades”, em que o mais importante é criar uma imagem vendável da cidade.

Os dirigentes cada vez mais procuram adaptar as cidades aos mercados internacionais e um dos meios utilizados é o denominado planejamento estratégico. O geógrafo espanhol Jordi Borja (BORJA e FORN, 1996, p. 32) afirma que o plano estratégico é a definição de um projeto de cidade “que unifique diagnósticos, concretize atrações públicas e privadas e estabeleça um quadro coerente de mobilização e cooperação dos atores sociais urbanos”; cremos que a expressão “projeto de cidade” tem muita força, tal qual – como deixamos claro anteriormente – a expressão “desenvolvimento”.

Para a implementação desses projetos, o *city marketing* cumpre importante papel, pois como lembra o geógrafo Georges José Pinto (2001, p. 21), “é uma promoção da cidade que objetiva atingir os seus próprios habitantes bem como os possíveis e eventuais investidores, que busca a construção de uma nova imagem de cidade, dotada de um forte impacto

social”. Trata-se da espetacularização da cidade e para tanto, projetos com nomes impactantes são importantes: Favela-Bairro, Rio-Cidade e Porto Maravilha são exemplos para o caso do Rio de Janeiro². Certamente, por trás desses projetos há articulações de diversos grupos econômicos, visto que as transformações nas cidades envolvem atores sociais ligados aos setores imobiliário, de transportes, de turismo, de construtoras e de prestadoras de serviços de modo geral. Por tudo isso, o Rio de Janeiro tem se tornado cada vez mais uma mercadoria, um objeto a ser negociado em um mercado competitivo, o que autoriza o professor de planejamento urbano e regional Carlos Vainer (2000) a afirmar que houve uma transposição do modelo estratégico do mundo das empresas para o universo urbano.

Assim, agências multilaterais – BID, Banco Mundial, PNUD, Agência Habitat, dentre outras – e consultores internacionais acabam construindo ideários e modelos que afirmam que as cidades devem comportar-se como empresas e adotar uma postura vencedora em um mundo que é visto como um mercado em que cidades competem entre si. Dessa forma, esse ideário defende que grandes projetos urbanos, recuperação de centros históricos, parcerias público-privadas e revitalizações fomentam a produtividade e competitividade da cidade, assegurando – graças à atração de investimentos, turistas e grandes eventos – uma inserção de sucesso no mundo globalizado. Além disso, surgem também como opção a criação de parques associados a grandes projetos imobiliários de condomínios de alto poder aquisitivo e de *shopping centers*. A parte do tecido urbano avaliada pelos empreendedores como degradada ou habitada por grupos sociais de baixo poder aquisitivo, como velhas áreas fabris, armazéns em antigas zonas portuárias, tornam-se áreas potenciais para passar por refuncionalizações e para se transformarem em novos complexos de consumo. Nesse sentido, todo lugar acaba tornando-se um uma espécie de McDonalds, em que surgem paisagens urbanas cada vez mais repetitivas que se descolam da própria realidade e história do lugar.

Grande parte dos projetos de revitalização, que alteram as características do lugar criando novas fronteiras urbanas, acaba levando a

² Sánchez (1999; 2001) e Sánchez e Moura (1999) tratam da utilização do *city marketing* em Curitiba.

processos de gentrificação, que de certa forma não deixa de ser uma forma de espoliação. Cabe, aqui, fazer um breve esclarecimento acerca da expressão gentrificação, que nasce do termo inglês *gentrification*, cunhado por Ruth Glass (1963), para esclarecer o repovoamento, por famílias de classe média, que vinha acontecendo em bairros desvalorizados de Londres na década de 1960, levando à transformação do perfil dos moradores.

Atualmente, usa-se gentrificação para falar da “revitalização”, da “recuperação” ou da “requalificação” (seja lá qual for a expressão) de locais degradados a partir de iniciativas públicas e privadas. Trata-se de um fenômeno de natureza multidimensional, que reúne modernização e deslocamento; ou seja, referimo-nos à modernização e à melhoria de antigos prédios associadas ao desenvolvimento de atividades culturais em determinadas áreas residenciais, levando ao deslocamento dos antigos moradores. A questão é que após o investimento em infraestrutura, há uma maior valorização do lugar; assim, observamos que os antigos moradores não resistem ao encarecimento do local, tendo que buscar outra área com custo de vida mais baixo. Se, inicialmente, a gentrificação ligava-se ao mercado residencial, o enobrecimento dos lugares acabou incorporando áreas de lazer com complexos culturais voltados também para o turismo. Assim, o geógrafo belga Mathieu van Criekingen (2007) define dois tipos de gentrificação – residencial e de consumo – que levam à produção glamourizada do espaço através da maior sofisticação dos ambientes. A mídia exerce importante papel ao promover esses locais, ajudando a criar discurso hegemônico acerca do lugar, que contribui cada vez mais para a atração de consumidores³.

Contradição explícita no Rio de Janeiro, em que, como tantas no Brasil, o tema da habitação popular precisa ser retomado. O problema referente ao

³ A geógrafa Vanessa Jorge de Araújo (2009) traz importante contribuição a esse debate em sua dissertação de mestrado intitulada “Lapa carioca: uma (re)apropriação do lugar”. Essa autora apresenta três exemplos de cidades em que o processo de gentrificação se dá de formas distintas: Bruxelas, Nápoles e Barcelona. Na primeira, ter-se-ia dado pela valorização de áreas centrais com a construção de residências para consumidores de renda média, tratando-se “portanto de uma gentrificação residencial”; em Nápoles, o processo se deu pela valorização de sua imagem para os seus habitantes e para os turistas divulgando-a como “o maior museu aberto do mundo”, nesse sentido tratando-se de uma gentrificação de consumo; finalmente, em Barcelona houve um “modelo misto de renovação, com uma dupla gentrificação, tanto residencial como de consumo turístico”.

déficit habitacional é público e notório desde muito tempo no Rio de Janeiro e no Brasil como um todo e, como vimos, não foi possível construir um milhão de moradias nos últimos 18 meses de governo do governo Lula (e, provavelmente, isso repetir-se-á no governo Dilma); parece que vivemos em um grande turbilhão de *marketing*.

O grande déficit habitacional concentra-se na faixa entre zero e três salários mínimos (90,9%), no entanto, segundo o programa divulgado pelo governo, apenas 40% das moradias destinar-se-ão a essa faixa de renda.

A questão da habitação parece ser mesmo um tema recorrente quando se fala dos problemas da cidade do Rio de Janeiro, onde temos visto o crescimento das favelas, dos sem-teto e das ocupações de prédios abandonados, principalmente na área central da cidade.

Entretanto, as atenções do governo têm estado voltadas à produção de grandes projetos, obras monumentais. O projeto denominado “Porto Maravilha” (figura 1), abrangendo 13 ruas e avenidas do perímetro urbano delimitado pelo Cais do Porto, Morro da Conceição, Praça Mauá e Avenida Barão de Teffé tornou-se uma das prioridades. Nessa primeira fase, a Praça Mauá seria reurbanizada e ampliada até a beira-mar, juntamente com reurbanização das principais vias de acesso (Avenida Rodrigues Alves e Rua Sacadura Cabral). O estacionamento subterrâneo seria sob a própria praça e teria capacidade para mil carros, mas seria administrado por uma empresa privada, por concessão. Após a desapropriação por decreto (devido a uma disputa judicial entre o fundo de pensão Porthus e a massa falida do antigo Banco Santos), o Palacete Dom João VI, também na Praça Mauá, transformar-se-ia na Pinacoteca do Estado do Rio e seria realizado em parceria com a Fundação Roberto Marinho. Segundo o próprio prefeito, será depositado em juízo o valor da desapropriação, algo em torno de R\$ 4,5 milhões e R\$ 5 milhões. A Pinacoteca, além de destinar-se a exposições, terá também uma escola de arte dirigida, principalmente, a crianças e jovens. O palacete funcionará acoplado ao prédio da Polícia Civil, que o ladeia e serão unidos por uma espécie de ponte envidraçada. Segundo o projeto de lançamento, contará ainda com salas de aula, auditório, livraria, midiateca, restaurante e cafeterias. Espera-se que

as obras estejam concluídas em dezembro de 2011 e serão totalmente financiadas pela prefeitura.

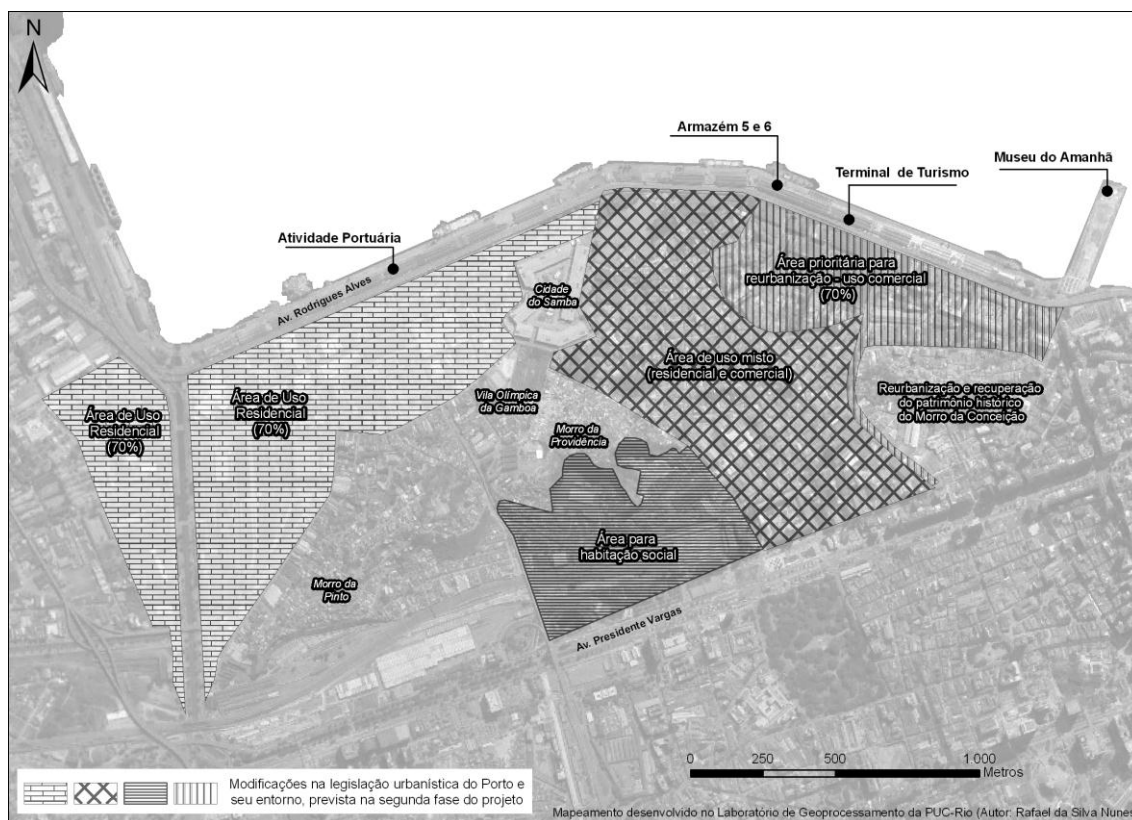


Figura 1: Projeto prevê modificações na legislação urbanística da zona portuária –
Elaboração baseada no projeto da prefeitura divulgado em 23 jun. 2009.

Outra localidade, bem próxima do Píer Mauá, que também receberá investimentos será o Morro da Conceição. Situado no centro antigo da cidade, com o casario em arquitetura colonial portuguesa, é visto como grande potencial para o turismo e sofrerá intervenções, como a sua rede elétrica que passará a ser subterrânea, suas ruas reformadas e o casario histórico restaurado. Inclusive, consta do projeto a construção de um teleférico que ligará o complexo da Pinacoteca ao Morro da Conceição; as gôndolas partiriam do terraço e iriam direto ao morro. A história do Rio de Janeiro estará representada em exposição permanente e o teleférico fará com que a visitação saia das salas da Pinacoteca e chegue aos pontos históricos – então transformados em pontos turísticos prontos para serem “vendidos” – como a Pedra do Sal, a Fortaleza da Conceição, a Igreja de São Francisco da Prainha e o Observatório do Valongo. Contudo, perguntamo-nos se aqueles que lá moram, em um bairro tranquilo no coração da cidade, gostariam de ter seu

cotidiano invadido por inúmeros turistas. Ou se ocorrerá ali o que já ocorreu em outros centros históricos, que depois de valorizados têm impossibilitado a permanência de seus antigos moradores no local. Mas estamos falando de parceria público-privada, o que aponta para o objetivo fim do lucro.

A parceria entre as três esferas de governo ainda fez com que a União cedesse oficialmente a propriedade do Píer Mauá para o município, que segundo o projeto seria transformado, recebendo quiosques, chafarizes, pérgulas, anfiteatro e um espaço multiuso, tornando-se mais um parque para a cidade do Rio de Janeiro. Essa parceria mostrou-se importante, visto que a situação fundiária da zona portuária englobava as três instâncias de governo. Entretanto, pouco antes de serem iniciadas, as obras do futuro parque no Píer Mauá já foram alteradas pela prefeitura da cidade. O próprio prefeito afirmou que o projeto anterior dará lugar “a um equipamento público desenhado por um arquiteto de renome internacional”. O arquiteto escolhido para a criação foi o espanhol Santiago Calatrava, que se destaca pelos projetos de extrema leveza que se remete a animais. Sendo assim, o Museu do Amanhã que se localizaria nos Armazéns 5 e 6 (cedidos pela Companhia Docas) e no prédio da Polinter passará para o Píer Mauá. Acreditava o prefeito que o projeto tornar-se-ia um marco da Terceira Cúpula da Terra (Rio+20) – evento que aconteceu no Rio, em meados de 2012, e que teve como objetivo o engajamento dos líderes mundiais com o desenvolvimento sustentável do planeta (seja lá o que ele entenda por essa expressão!). Evidentemente, o Museu não ficou pronto a tempo; aliás, nenhuma parede havia sido erguida quando da realização da Rio+20! Vale lembrar que o arquiteto espanhol foi o responsável pelo projeto da Gare do Oriente, em Lisboa; esse complexo, que engloba estações de metrô, ônibus e um centro comercial, foi construído para a Expo'98 Lisboa. O desejo do prefeito carioca vai ao encontro dessa máxima que vê esses grandes projetos arquitetônicos de grande monumentalidade como alavancadores de investimentos para as cidades. Fica evidente, também, que o prefeito procura aproveitar-se da sequência de eventos que movimentarão a cidade nos próximos anos: Jogos Mundiais Militares, em 2011; Terceira Cúpula da Terra (a Rio+20), em 2012; Copa do Mundo de Futebol, em 2014; e os Jogos

Olímpicos, em 2016.

A prefeitura acredita que a futura Pinacoteca do Estado do Rio, juntamente com o Museu do Amanhã (figura 2) – orçados em aproximadamente R\$ 150 milhões – podem servir como “âncoras culturais” da iniciativa. Ao se afirmar que os dois museus serão realizados em parceria com a iniciativa privada, significa dizer que as obras serão realizadas com recursos públicos do Ministério do Turismo e da prefeitura; já o conceito, a elaboração e a implantação estariam a cargo da Fundação Roberto Marinho.



Figura 2: Imagem virtual do Museu do Amanhã, projeto de Santiago Calatrava – Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/06/museu-do-ama-nha-sera-feito-com-material-reciclav-el-diz-espanhol.html>>. Acesso em: 7 mar. 2012.

O patrimônio construído, infelizmente, exposto à lógica do capital corre o risco de desaparecer. Principalmente porque essa expressão ou “patrimônio arquitetônico” remete a edificações “com assinatura” ou de caráter monumental, com uma carga simbólica e remetimento ao passado que leva a uma significação histórica indiscutível, como nos lembra o historiador espanhol Francesc Caballé i Esteve (2003). No entanto, o que foge dessa característica leva, muitas vezes, a pessoa comum a não se incomodar com a derrubada de “prédios velhos e sem uso” (expressão usada por vários moradores da cidade

ao se referirem aos antigos galpões e fábricas da zona portuária).

Se grandes obras não têm recebido o devido cuidado, que dizer daquelas menos emblemáticas? Aliás, ao contrário do que deveria, os valores históricos dos imóveis são vistos pelos proprietários, promotores imobiliários e administração pública como empecilhos para a realização de seus projetos; o que aponta para o risco de perda de uma parte de nossa história. As construções localizadas na zona portuária estão sujeitas a esse risco, visto que a administração pública apresentou o novo projeto de revitalização, denominado Porto Maravilha, e para angariar mais verba para o empreendimento pretende ter a ajuda da iniciativa privada.

Acreditamos que os maiores problemas recairão sobre a população mais pobre que reside nos bairros da zona portuária; o que em princípio pode parecer contraditório, visto que no projeto da prefeitura há lugar para construção de habitações. O que nos assusta é a maneira segundo a qual a prefeitura vai angariar verba para dar sequência à segunda fase do projeto. O próprio prefeito já afirmou que a sua meta é demolir o trecho do Elevado da Perimetral que vai do Mosteiro de São Bento (próximo à Praça Mauá) até o armazém seis do Cais do Porto, construindo em seu lugar um mergulhão, ou seja, uma passagem subterrânea. Os recursos para a obra viriam do lançamento no mercado – por uma empresa municipal chamada Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP) – de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), os quais seriam títulos que dariam aos empreendedores direitos de construção gerados pelas modificações na legislação urbanística da área. O próprio prefeito apresentou o projeto dos CEPAC, em que constava a criação dessa companhia, que receberia os terrenos das três esferas de poder localizados na zona portuária. Após a modificação da legislação urbanística, essa sociedade negociaria no mercado os CEPAC. A CDURP, então, será responsável pelo controle da operação financeira de emissão dos CEPAC, os quais serão vendidos a partir do segundo semestre de 2010.

A prefeitura acenou com a revisão da legislação nos bairros da Gamboa, Saúde, Cidade Nova, Caju e da zona da Leopoldina, apresentando no projeto

áreas de uso residencial, comercial, misto e de habitação social. Assim, ao adquirir os CEPAC os interessados poderiam utilizar-se do potencial de construção gerado pelas alterações. O dinheiro auferido com a venda dos certificados, segundo representantes da prefeitura, financiaria parte das obras de revitalização do Porto do Rio e, dentre elas, a demolição de parte do elevado da Perimetral consta dos planos previstos para a segunda fase do projeto.

O prefeito afirmou, também, que o dinheiro gerado pela negociação dos CEPAC financiaria as obras de infraestrutura urbana, orçadas em R\$ 3 bilhões, em uma área de cinco milhões de metros quadrados no entorno do porto. O investimento destinar-se-ia à adequação da área para atrair grandes empresas e grandes empreendimentos residenciais; para isso seriam recuperados – ou em parte criados – 61 quilômetros de ruas e, também, haveria obras de urbanização e implantação de ciclovias, além da ampliação das redes de água e esgoto, energia elétrica, gás e telecomunicações; inclusive, a rede de iluminação seria totalmente subterrânea.

É possível imaginar que os investidores esperados pelo governo somente interessar-se-iam pelo investimento nos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) se vislumbrassem um retorno financeiro apropriado. Nada mais lógico! E é justamente essa lógica que nos faz acreditar que a mudança na legislação urbanística da zona portuária atenderá aos interesses dos possíveis investidores e não da população mais necessitada. Todo processo tem tido como objetivo a preparação da zona portuária para a demanda por empreendimentos comerciais, de entretenimento e residenciais, a começar pela aprovação da construção de arranha-céus de até 50 andares em determinados trechos, em troca de recursos para investir em infraestrutura urbana na área, incluindo os bairros de São Cristóvão, Cidade Nova, Saúde, Gamboa, Caju, Santo Cristo e parte da Avenida Presidente Vargas e ruas internas, a partir do uso dos CEPAC. Nos terrenos incluídos no projeto do Porto poderão ser construídos prédios residenciais ou mistos (também com aproveitamento como escritórios), universidades, supermercados, clubes, hotéis, hospitais e igrejas. Repete-se, no Rio de Janeiro, aquilo que temos

observado em outras cidades ao redor do mundo, que fazem enormes e custosas obras de infraestrutura – objetivando o crescimento de entrada de investimentos – e que se veem obrigadas a fazer novos investimentos para viabilizar aquilo que foi construído inicialmente⁴.

Pressionados pelo executivo municipal, os vereadores aprovaram um pacote de incentivos fiscais que conta com isenção do Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) por dez anos àqueles que construírem na zona portuária nos próximos três anos. Outra medida do pacote beneficia os proprietários de imóveis preservados na Área de Preservação do Ambiente Cultural (APAC) dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, já que aqueles que fizerem obras de recuperação desses prédios nos próximos três anos receberão perdão das dívidas de IPTU anteriores a dezembro de 2009. Mas os incentivos não param por aí, há também a isenção do Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) nas relações de compra e venda, além da isenção do Imposto Sobre Serviços (ISS) para empresas de construção civil que atuarem na área, também nos próximos três anos. Houve redução de ISS de 5% para 2% para hotéis e atividades de entretenimento e de educação.

Evidentemente, a zona portuária e suas adjacências precisam ser vistas com mais cuidado e é necessário que se façam investimentos para a melhoria das condições de vida dos moradores do local. Como pudemos perceber, há nessa área várias habitações de população de classe média baixa e de baixa renda.

Segundo os dados do Instituto Pereira Passos, somando-se os moradores do bairro da Gamboa (10.490), Santo Cristo (9.618) e Saúde (2.186) temos um total de 22.294 em um total de 6.865 habitações, o que não dá uma média de moradores por residência muito diferente de bairros como Ipanema (Zona Sul) ou Grajaú (Zona Norte): 3,25. Se acrescentarmos o bairro do Caju, o número de habitantes ultrapassa o número de 36.000 habitantes. Entretanto, em se tratando de escolaridade, aproximadamente 50% da população tem o ensino fundamental incompleto e 80% obtém rendimentos de

⁴ É possível ver exemplos desses procedimentos em Harvey (1996, 2000, 2004 e 2005), quando apresenta as transformações urbanas em Baltimore, nos Estados Unidos.

até três salários mínimos. Como facilmente podemos constatar, trata-se de população de baixa renda e que seria a principal beneficiada por um programa habitacional sério. Para atender a esses quatro bairros, que fazem parte da 1ª Região Administrativa (RA) do município do Rio de Janeiro, existem apenas dois postos de Saúde da Família, que atendem apenas as famílias cadastradas que moram nas favelas da área. Em se tratando de indicadores de saúde, por exemplo, o número de internações por doenças diarreicas agudas corresponde a quatro vezes a média da cidade, o que representa a precariedade da saúde infantil na região. No que tange à educação, a baixa oferta de vagas no ensino médio dificulta a permanência de jovens na escola, visto que os bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde são atendidos por apenas dois colégios que funcionam no turno da noite, já que durante o dia essas unidades funcionam como ensino fundamental. Outro índice preocupante é o de abandono no ensino fundamental que chega a 5,38% dos alunos matriculados. Como vemos, a zona portuária e adjacências têm graves problemas a serem resolvidos, que vão de saúde e ensino públicos até a construção de habitações populares.

Contudo, o empresariado só terá interesse em investir nos CEPAC se tiver, no horizonte, um retorno garantido para seu capital. Assim, sem uma organização da sociedade em torno de seus anseios para a área, muito provavelmente a velha zona portuária da cidade transformar-se-á em uma cópia de outras denominadas revitalizações realizadas em outras cidades ao redor do planeta e que podem não estar condizentes com as necessidades da população, pois sabemos que o capitalismo tem se reproduzido produzindo novos espaços, entretanto o faz através de fragmentações e de segregação espacial.

Acreditamos ser necessário reivindicar a função política dos cidadãos, pois toda a vida é política e a transformação somente é possível através da atividade política. É preciso que tenhamos a consciência de que é necessária nossa participação nas questões que dizem respeito à coletividade, é preciso que nos sintamos responsáveis e pertencentes a um grupo social que vive em determinada rua, em determinado bairro, cidade, país...

Importa, antes de tudo, ter em mente que para falarmos de movimentos

sociais, torna-se necessário partir do cotidiano, que engloba grupos organizados, valores, meios de produção, lugares de encontro e de conflito, diferenças... Assim, afastamo-nos do discurso que associa relações de poder apenas ao Estado; o poder é multidimensional, visto que as relações sociais são relações de poder. Se acrescentarmos a esta afirmação o fato de serem as relações sociais também relações espaciais, o grau de complexidade torna-se ainda maior. Nesses termos, não há dúvida: onde há poder há também resistências.

Ao que nos tange, as mobilizações têm se concentrado na pressão ao poder público para conseguir suas reivindicações. Quando pensamos em movimento social, referimo-nos a uma ação coletiva decorrente de uma luta social, política, econômica ou cultural. Temos em conflito aliados e adversários, que procuram mobilizar-se através de diversas práticas espaciais, fazendo uso de inúmeras formas de ações comunicativas, desde as mais diretas até as que se utilizam das mais avançadas tecnologias de comunicação e informação. É possível afirmarmos que, de certa maneira, os movimentos sociais são a expressão de um conflito de classes e, assim, podem ter um caráter defensivo ou contestatório.

A proposta de transformação da zona portuária, ao contrário do discurso, corre o risco de produzir novas seletividades e afastamentos sociais, promovendo repetição em série de modelos tidos como bem sucedidos. Referimo-nos à produção de espaços públicos que podem tornar-se cenários para uma sociabilidade fictícia. Todavia, a disseminação de discursos elogiosos e suas imagens correspondentes são instrumentos fundamentais para a promoção e legitimação desses novos projetos de cidade nos quais a cultura e o lazer mercadificados são promovidos como polos de atração turística e geradores de renda. Esses modelos não são dados objetivos e consensualmente aceitos, mas socialmente construídos.

Contudo, cada lugar apresenta sua singularidade e nos bairros relativos à zona portuária não seria diferente. Os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, em sua história, apresentam fatos que muitas vezes se confundem com a própria história da cidade do Rio de Janeiro: representaram fragmentos,

testemunhos de resistência; mas também testemunhos de esquecimento, de ritmos diferentes de desenvolvimento do capital e de organização da vida social frente à tendência de homogeneização.

A (i)mobilização acaba se dando no âmbito da opção, ainda que inconsciente, pelo direito à cidade “real” (ou àquela que nos é vendida como sendo a cidade real), em que a urgência liga-se às questões da sobrevivência e da falta de tempo, em vez de optar pelo direito à cidade enquanto obra, em que buscamos alcançar a concretização de resultados que reflitam uma cidade mais justa e mais humanizada. Aqui estamos nos referindo ao direito à vida urbana, transformada no lugar do encontro, em que o valor de uso sobreponha-se ao valor de troca e em que a produção do espaço se realiza para os cidadãos.

Cabe ressaltar que a possibilidade de participação popular no debate acerca de projetos da magnitude do Porto Maravilha não é excluída por parte do poder público. Pelo contrário, o Estatuto da Cidade e o plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro preveem, explicitamente, que somente assim poder-se-ia construir um espaço que atenda aos anseios e demandas da população. Inclusive, o plano diretor da cidade prevê um instrumento denominado Relatório de Impacto de Vizinhança, que acabou sendo ignorado pelo governo municipal. Esse instrumento destina-se à avaliação dos efeitos negativos e positivos decorrentes da implantação de um empreendimento econômico no local, visando à identificação de medidas para a redução, mitigação ou extinção dos efeitos negativos. Existem leis, instrumentos legais e previsão de participação da população na decisão do futuro da cidade, entretanto a mobilização tem sido aquém do necessário. Embora não objetivemos aprofundar o debate, convém lembrar que houve grande mobilização da população na década de 1980 (pós-ditadura militar), no entanto acreditamos que a derrota da esquerda nas eleições de 1989, juntamente com a instauração de um governo de cunho neoliberal tenham contribuído bastante para o crescimento de um viés individualista e para a posterior desmobilização da população.

O projeto de transformação da zona portuária traz à população do lugar

inúmeros desafios, visto que a ausência de participação foi visível e que a falta de organizações coletivas contribuiu para que a proposta de produção do espaço atendesse, principalmente, aos interesses do empresariado. Importante entendermos que o conceito de espaço incorpora o quadro físico, mas também o mental e o social, com sua prática espacial. Tais práticas tratariam do mundo das interações dos seres humanos com a materialidade, construindo no cotidiano a experimentação. O projeto concebido para o porto apresenta-se como uma solução para uma área que se encontrava com sérios problemas ligados à falta de investimentos. Fato é que, por vezes, certas afirmações são por nós assumidas sem qualquer reflexão: representações de mundo, definições de formas e funções nas cidades. Nossa experiência cotidiana, em nossas práticas espaciais, no ordenamento espacial da cidade é mediada por tais concepções, que, muitas vezes, não estão de acordo com nossos interesses. Simultaneamente, a maneira como respondemos a essas determinações através de nossas ações no espaço, inclusive em manifestações espaciais – sejam culturais, artísticas ou uma passeata, por exemplo – interferem na maneira como vivenciamos e entendemos as representações.

Seria correto afirmar que projetos criados sem a participação dos envolvidos e dos atingidos encontram-se ligadas a práticas sociais que estabelecem relações entre a materialidade e pessoas através da lógica capitalista de produção do espaço. A força que a mídia tem dado ao projeto de transformação da zona portuária contribui para a incorporação dessa lógica ao cotidiano, à vida urbana, na qual em nossas práticas espaciais vivenciamos um espaço de sobredeterminação do valor de troca em relação ao valor de uso. É preciso escaparmos desse aprisionamento e passarmos a pensar a produção do espaço criticamente, o que contribuiria muito para modificar a maneira segundo a qual agiríamos na luta pela transformação do espaço urbano e na luta pelo direito à cidade⁵. Se não temos dúvida que o espaço é construído socialmente, temos de ter em mente que, em nosso cotidiano, as formas

⁵ A geógrafa Odette Seabra (1996) traz ótima contribuição acerca desse debate a partir da utilização das tríades lefebvreanas do espaço percebido, concebido e vivido, e das práticas espaciais, representações do espaço e dos espaços de representação.

produzidas imbricam-se às funções e estrutura; por isso, sabendo que o espaço traz em si a dominação através das formas – há uma intencionalidade na produção das formas –, quando os cidadãos tomarem para si a responsabilidade de concepção das práticas espaciais o caminho trilhado, com certeza, tomará outro rumo. A luta ganha outra dimensão, porque o ato de habitar não se restringe ao espaço privado; envolve, como nos lembra Lefebvre (1991 e 2008), uma relação com os espaços públicos, como lugares do encontro, reunião, reivindicação e sociabilidade. Estamos fazendo menção, exatamente, à tensão entre apropriação e dominação, pois a propriedade privada é fundante da segregação ao determinar as possibilidades de uso dos lugares da cidade. Assim, a cidade revela os conflitos da produção do espaço.

Os conflitos entre os grupos sociais na luta pela imposição de suas posições abarcam várias frentes e tem saído vitoriosa a construção da sociedade do consumo, trazendo consigo o espaço do mundo da mercadoria e o próprio espaço mercadificado, do trabalho abstrato... Tivemos a oportunidade de discutir as transformações na cidade do Rio de Janeiro através do tempo, e mostrou-se clara a maneira segundo a qual os atores sociais associavam-se para construir um ideário de necessidades e valores que acabavam sendo incorporados por todos os cidadãos, mesmo aqueles que não usufruíam de qualquer benefício. Evidentemente, tais estratégias têm tomado grandes proporções desde a última década do século XX e a utilização de grandes eventos internacionais tem sido usada para criar novos espaços para a reprodução do capital.

Esses conflitos têm se realizado em múltiplas temporalidades e espacialidades, eis também um dos porquês de nossa opção por caminhar do presente ao passado, de volta ao presente e olhando para o futuro; esse movimento esteve presente em todo o livro, como um *looping* que nunca chega ao mesmo lugar. Assim, rastreamos a realidade atual, investigamos a herança inscrita no espaço e chegamos ao virtual, ao projeto possível, às possibilidades de futuro, para de novo retornar ao presente e elaborar estratégias de ação. Aqui lembramo-nos das palavras do geógrafo Milton Santos (1996, p. 265), inspirado por Sartre, ao afirmar que “se o Homem é projeto, é o futuro que

comanda as ações do presente”; entretanto, não devemos confundir tal afirmação com o abandono do presente, ao contrário. É preciso aprofundar o presente ao máximo, pois, cotidianamente, é nele que vivemos as nossas práticas espaciais com todos os conflitos, desejos e esperanças.

A produção do espaço, dando-se a partir de forte tensão entre as intencionalidades, anseios e sonhos dos distintos grupos sociais, apresenta uma dimensão de projeto, de concepção, que não se limita ao pensamento, pois arquiteta uma prática concreta que parece impingir a sociedade para sua representação do espaço. No caso do projeto de transformação da zona portuária, tende, também, ao homogêneo, mas devido à necessidade de sua materialização vê-se envolvido com contradições que o impedem de ser plenamente homogêneo. Por mais que os projetos possam ter um caráter global e terem sido pensados desde uma ordem distante, sua materialização dá-se no âmbito do lugar. Estamos nos referindo aos atores sociais que se mobilizam contra determinações que não lhes parecem adequadas, ou aqueles que lutam pela melhoria da sua condição de sobrevivência na cidade. Assim, quando analisamos o espaço urbano carioca, entendemo-lo como esfera do encontro das múltiplas trajetórias, da interdependência e da inter-relação.

Fato é que as interações ocorrem diferencialmente em cada lugar, já que cada localidade mantém características próprias e que são construídas a partir de uma leitura própria e diferenciada da sociedade como um todo. Isso porque cada membro de um determinado lugar dispõe de uma leitura própria dessa localidade em que vive. Mas tal localidade não é senão o conjunto dessas leituras. Nesse sentido, não podemos deixar de perceber que o plano que emerge contribui para a construção do próprio plano gerador, posto que é produzido com determinada intencionalidade. Assim, mais uma vez reafirmamos que, de certa maneira, a sociedade produz o espaço que a produz.

Foi possível, também, identificarmos diversos agentes que individualmente e associadamente contribuem para a transformação da cidade, pois as ações dos agentes imobiliários, do Estado, da mídia, das construtoras e dos próprios moradores (com a sua leitura a propósito dessa proposta de

transformação da cidade – leitura essa influenciada pela maneira como lhes é “vendida”) estão contribuindo para a criação de novas espacialidades na cidade do Rio de Janeiro. A espacialidade na escala intraurbana estaria sendo construída a partir da ação desses agentes produtores do espaço urbano. Ação que em determinados momentos combinaria coligações de interesses e em outros momentos conflitos entre os agentes. Portanto, as transformações que emergem na cidade do Rio de Janeiro são fruto dessa correlação de forças que se estabelece. Aliás, uma rápida avaliação dos grupos financiadores da campanha do prefeito e do governador ajuda-nos a entender o porquê do encaminhamento dado aos inúmeros projetos que estão sendo postos em curso na capital carioca. As transformações do espaço urbano carioca tiveram, desde muito tempo, uma história de invasões de territórios e de destruição de imóveis da classe operária com o objetivo – algumas vezes implícito, outras explícito – de segregação espacial; acreditamos que o projeto da zona portuária trará consigo o mesmo resultado, apesar de a mídia enaltecê-lo ininterruptamente.

É possível observarmos que a relação do cidadão com a cidade, em suas práticas espaciais, muitas vezes se dá sem que perceba que a produção do espaço carrega em si intencionalidades. Há um jogo de forças na definição das estratégias de ação, que são construídas a partir de lógicas de dominação: materiais e imateriais. Procuramos associá-las à utilização de ideologias e representações que tornam decisões que se baseiam em ordens distantes do lugar em verdades absolutas, inquestionáveis. Entretanto, em geral, isso não fica tão claro no cotidiano.

O cotidiano⁶, embora muitas vezes banalizado, já que se expressa por sua miséria e riqueza a partir de eventos triviais, caracteriza-se como a mediação entre a repetição e a criação, entre a alienação e a liberdade, como a clara explicitação da imbricação entre espaço e tempo. As inúmeras possibilidades de apropriação do cotidiano resultam da vivência, da experiência

⁶ Um importante debate acerca do cotidiano pode ser encontrado, por exemplo, em Lefebvre (1947, 1961, 1981, 1991 e 2008). Evidentemente, como sabemos, o filósofo francês prefere apresentar noções, que acabam ganhando sempre novas dimensões em suas obras posteriores. Assim, encontramos novos desdobramentos em seus vários outros trabalhos.

vivida, e tem grande potencial criador, possibilitando a formação e permanência de resistências. Portanto, quando através da apropriação do espaço da cidade reconstruímos a cotidianidade, é possível pensarmos na formação de movimentos que lutem pela emancipação e pela sua transformação.

Na experiência vivida, entretanto, é preciso romper diariamente com aquilo que Lefebvre (1968) chamou de a cotidianidade programada, que através da articulação global do capital procura fragmentar as relações do lugar, fragilizando assim a construção de identidades e de solidariedade. Inclusive, é possível articular essa “programação” à sociedade burocrática de consumo dirigido e à sociedade do espetáculo⁷, muito bem explorada pelo francês Guy Debord (2002). A sociedade do consumo além de consumir as mercadorias convencionais, o faz também em relação ao espaço; passamos, assim, do consumo no espaço apenas, ao consumo do espaço e, no que se refere a isso, o que vem sendo feito e proposto para o Rio de Janeiro reflete bem tal momento. Para compreendermos a reprodução da sociedade é preciso que compreendamos a produção e o consumo do espaço; em outras palavras, faz-se necessário entender a dinâmica espacial do processo de construção social, que se dá cotidianamente.

Mas ao falar de importância da cotidianidade, o geógrafo Milton Santos (1996, p. 257) acredita que seja através do entendimento do cotidiano o caminho para a compreensão da relação entre espaço e movimentos sociais, entendendo a materialização das intencionalidades no espaço como “uma condição para a ação; uma estrutura de controle, um limite à ação; um convite à ação. Nada fazemos hoje que não seja a partir dos objetos que nos cercam”. É verdade, entretanto, para priorizarmos o convite à ação, a luta pela transformação que seja de interesse do cidadão, torna-se fundamental aprofundar as possibilidades de apropriação do cotidiano, já que sendo o lugar de reprodução das relações sociais, as lutas ainda encontram-se ligadas ao sentido imediato da sobrevivência; o que é legítimo, mas que deve ser apenas

⁷ Houve, na França, um movimento bastante interessante que ficou conhecido como “os situacionistas”, do qual fizeram parte, por exemplo, Guy Debord e Raoul Vannegam, tendo o próprio Henri Lefebvre bastante diálogo com o movimento. O grupo fazia forte crítica ao cotidiano programado e à sociedade do consumo.

o ponto de partida. Aliás, a geógrafa Ananda de Melo Martins (2009, p. 17), em bela e importante apreciação, afirma que devemos considerar

o imediato tão importante quanto a possibilidade de perspectivas futuras de construção da Cidade, pois, no processo de resgate individual, o sorriso, o brilho nos olhos e a possibilidade de perspectivas fazem com que a coletividade seja possível de ser construída.

Assim, a atuação política dos movimentos populares, mesmo não sendo construída a partir de grandes mobilizações, pode funcionar como uma espécie de processo de conscientização do grupo social.

Voltamos a reafirmar, então, que o espaço é fundamental para buscarmos a transformação, pois se queremos algo diferente, isso significa a produção de outro espaço; para mudar a vida, precisamos mudar também o espaço em sua forma-conteúdo. Dessa maneira, trabalhamos com a noção de outro projeto de cidade e de mundo; que, como nos lembra a socióloga Ana Clara Torres Ribeiro (2003, p. 32), precisa ser “portador de força necessária à superação potencial da reificação e da alienação”, mas para tanto faz-se necessário a “compreensão dos sentidos da ação e, assim, a da própria existência”.

Não estamos dizendo que os sentidos da ação não devem estar apenas ligados ao presente, mas sim que o presente deve conter também o projeto de futuro. Assim, precisamos construir mecanismos de ação que nos levem à possibilidade de transformação. Não há dúvidas de que o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) pode ser considerado um mecanismo importante, até porque tem por objetivo a criação de regras para garantir a função social da propriedade. Dentre suas diretrizes destacamos a garantia do direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e serviços públicos, ao trabalho e ao lazer; gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representantes dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos e projetos de desenvolvimento urbano; ordenação e controle do uso do solo, objetivando evitar a utilização inadequada dos imóveis urbanos, a retenção especulativa de imóvel urbano que resulte na sua subutilização ou não utilização; e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do

processo de urbanização. Há centenas de imóveis públicos, inclusive na zona portuária, que podem ser destinados à habitação popular, de acordo com a Lei 11.124/2005, que instituiu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social e determinou a destinação de imóveis públicos para esse fim. Assim, temos aí muitas possibilidades, pois se tratam de leis, embora saibamos que sua interpretação tem sido objeto de disputas.

Como vimos, o centro da cidade apresenta grande quantidade de imóveis vazios (e isso não é exclusividade do Rio de Janeiro), sejam prédios residenciais ou comerciais, totalmente desocupados ou subutilizados. No caso carioca, durante muito tempo houve uma lei que impedia a utilização de imóveis do núcleo central da cidade para fins de habitação, o que associadamente à opção de saída da classe média que preferia morar em casas ou apartamentos mais modernos acabou contribuindo para seu “esvaziamento”. Aliás, a perda da capitalidade contribuiu para o abandono de inúmeros prédios públicos. Mesmo que desde meados da década de 1990 a lei já permita a habitação inclusive no núcleo central, as famílias de menor renda não têm acesso a esses imóveis deixados vazios, acabando por acomodarem-se em favelas ou loteamentos precários e irregulares. Aqui poderíamos fazer uso do estatuto em benefício dessa população, pois estaríamos incluindo-a na cidade formal, permitindo-lhe habitar em uma área consolidada e com toda a infraestrutura necessária, além de localizar-se em um lugar próximo – ou ao menos com fácil acesso – ao local de trabalho. Sendo assim, haveria também grande economia no tempo de deslocamento, o que possibilitaria a utilização do tempo economizado para realização de outras atividades, além de diminuir a queima de combustíveis fósseis devido ao longo deslocamento para as periferias.

No Brasil, tem-se optado pela construção nova como única forma de provisão habitacional – parece que a expressão primeira locação exerce uma força muito grande no imaginário da população. O próprio programa Minha Casa Minha Vida, do governo federal, fez tal opção, com o discurso de que incrementaria a indústria da construção e geraria mais empregos, em detrimento da recuperação do estoque construído na área central, ou seja, nos

bairros do Centro, Gamboa, Santo Cristo, Saúde, Cajú e São Cristóvão, por exemplo. A opção pelas construções novas – seja pelos programas de governo, seja pela iniciativa privada – acaba levando ao espraiamento desenfreado da malha urbana, acarretando altos custos ao próprio governo, que tem de levar infraestrutura às áreas cada vez mais distantes. Não estamos nos referindo apenas às periferias distantes destinadas às classes de baixa renda, mas também às áreas criadas pelo mercado imobiliário – grandes condomínios fechados – para a população de média e alta renda.

Reafirmamos, então, que o Programa Minha Casa Minha Vida vale para imóveis novos, para novas construções; e nas áreas nobres da cidade não há muitos terrenos disponíveis para construção de imóveis novos para população de baixa renda. Isso é importante, pois os moradores não devem ser transferidos para localidades extremamente distantes de seus locais de trabalho. Esta observação nos leva à outra também fundamental: não se pode pensar que a habitação por si só resolva o problema; é necessário pensarmos no tripé habitação-trabalho-transporte.

O direito à cidade é mais do que um habitat, é o direito a habitar. O habitat liga-se à morfologia urbana, mas o habitar é uma atividade; referimo-nos à apropriação. Habitar é apropriar-se de algo, o que é bastante diferente de tê-lo como propriedade. Significa fazer do espaço sua obra, modelá-lo, apropriar-se dele. Mas é também o lugar dos conflitos, porque o espaço é um produto social; mas é também “produtor”, já que as formas construídas interferem no cotidiano da sociedade. A produção do espaço traz consigo uma intencionalidade, por isso é o lugar dos conflitos. É preciso questionar a forma como ele é produzido e buscar fazê-lo de outra maneira, com outros objetivos que não priorizem a especulação e a dominação do espaço. Em outras palavras: para mudar a vida é preciso mudar o espaço, é preciso questionar a propriedade privada do solo, é preciso valorizar o espaço público e lutar por ele e contra o movimento dos condomínios fechados, das ruas fechadas. Porque, como afirma Lefebvre (2008, p. 58), “excluir do urbano, grupos, classes, indivíduos implica também excluí-los da civilização, até mesmo da sociedade”.

O habitar transcende a moradia, pois significa viver a cidade em toda

sua intensidade e complexidade. Significa acesso à educação, à saúde, ao lazer e a todas as possibilidades que o espaço urbano de uma grande metrópole pode oferecer. A um sistema de transporte coletivo digno e eficiente, que permita a locomoção da população sem ter que se sujeitar a viagens de mais de duas horas, sem um sistema sério de bilhete único e refém de empresas de ônibus que prestam serviços precários principalmente para a população mais pobre. Significa investir em um sistema de transporte que permita tirar da rua um volume cada vez maior de automóveis, que contribuem para o aumento dos engarrafamentos e para a poluição do ar. É preciso que os moradores que vivem em condições de moradia precária, muitas vezes em favelas em áreas de risco, tenham trabalho. É preciso criar cursos profissionalizantes sérios para essas pessoas, além de criar espaços para o exercício de suas profissões nos imóveis destinados a essa população. Não podemos prescindir dos pequenos comércios, pois são eles que dão possibilidade de fixação aos moradores, além de, evidentemente, postos de saúde, escolas e serviços de modo geral. Assim, estaríamos começando a deixar de tomar medidas apenas emergenciais e passando a pensar em ações de curto e longo prazo. Fácil? Não, mas factíveis.

A cidade do Rio de Janeiro apresenta forte especificidade por sua história como antiga capital do império e da república. Entretanto, a transferência da capital para Brasília provocou forte impacto em uma cidade que vivia em função da capitalidade e que acolhia a maioria dos edifícios governamentais, que atualmente, em muitos casos, encontram-se em péssimo estado de conservação e abandonados. Isso sem falar da zona portuária da cidade que tem seus armazéns abandonados e vários imóveis da área em condições precárias.

Destinar a periferia à população pobre sem uma rede de transporte de massa eficiente e barata significa a total inviabilidade para as táticas de sobrevivência dos mais pobres, uma vez que as fontes de trabalho e renda se concentram nas áreas centrais da cidade. Assim, por que não usar os diversos lotes e edifícios que se encontram ociosos, muitos deles edifícios públicos, para abrigar a população que se encontra desabrigada, sem-teto, ou morando

em áreas de risco? Na figura 3, é possível observarmos as inúmeras possibilidades de recomposição dessa população na área central da cidade, que tem toda a infraestrutura instalada e que poderia sanar grande parte do problema habitacional.

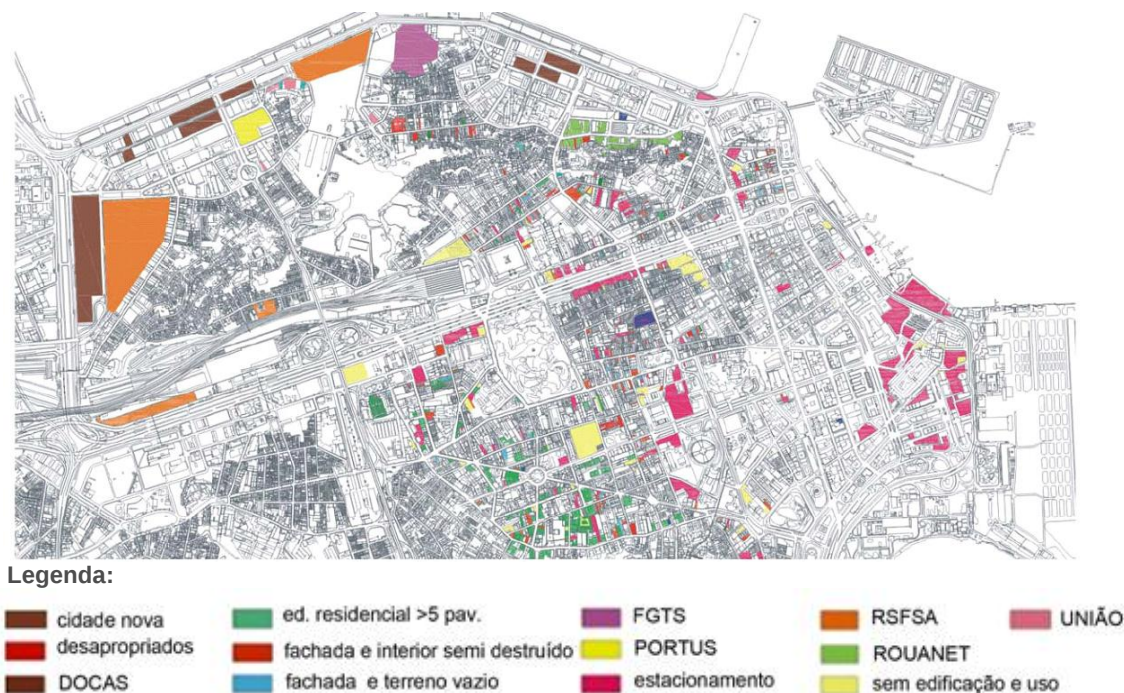


Figura 3: Levantamento dos vazios urbanos e do uso residencial da RA do Centro –

Fonte: Borde (2006)

O Censo do ano 2000, do IBGE, apontou que o déficit habitacional brasileiro encontra-se na casa dos 6,5 milhões, enquanto há aproximadamente cinco milhões de imóveis urbanos vagos. No Rio de Janeiro, por exemplo, o número de imóveis vagos corresponde a 18% do total de domicílios da área urbana; impressionante! Todavia, como se já não bastasse a pressão do mercado imobiliário, ainda é necessário conviver com os preconceitos e a falta de disposição da sociedade em defender a criação de habitação popular em áreas tidas como valorizadas (ou com possibilidade de se tornarem).

A utilização do estoque imobiliário do velho centro histórico para o repovoamento realizado pela prefeitura de Barcelona, no final da década de 1970 e até meados da década seguinte, não foi o modelo copiado pelos nossos governantes, mas sim a Barcelona Olímpica. Infelizmente optamos pela mercadificação da cidade, pela cidade produzida para ser vendida.

O projeto Porto Maravilha, como procuramos deixar claro, da forma

como está contribuindo para a “expulsão” da população residente e de baixa renda da zona portuária, já que as intervenções urbanísticas propostas levarão à atração de mais investimentos públicos e privados que, ao valorizar muito aquela área, inviabilizarão a permanência da população mais pobre. O que se espera com o projeto é o desenvolvimento de equipamentos culturais, de entretenimento e de gastronomia para a atração de turistas e visitantes, além de prédios de escritórios vinculados à gestão de negócios globalizados, ao *marketing* e design de produtos, que segundo as expectativas dos governantes alçaria a capital carioca a um novo patamar no *ranking* global entre as cidades. Aqui, mais uma vez a utilização do Estatuto da Cidade pode contribuir para minimizar esse problema, pois temos dois itens importantes que poderiam ser utilizados: o estudo de impacto de vizinhança e a criação das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). O estudo de impacto de vizinhança cumpre o papel de mediação entre os interesses privados dos empreendedores e dos moradores e usuários (para utilizar a expressão de Henri Lefebvre) do lugar, colaborando para dar voz à população diretamente afetada pelos impactos dos grandes empreendimentos. Por sua vez, as ZEIS correspondem a partes do zoneamento da cidade que são destinadas à construção de moradias populares, podendo referir-se a prédios ou áreas vazias, ou subutilizados.

Outras áreas da cidade também poderiam ser utilizadas, como, por exemplo, o bairro de São Cristóvão, que foi muito afetado pelos impactos negativos decorrentes de várias intervenções ligadas à infraestrutura de transportes; foram linhas ferroviárias e metroviárias, viadutos, elevados, Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói. Em São Cristóvão encontramos diversas edificações desocupadas, sejam de médio ou pequeno porte, visto que inúmeros galpões de antigas fábricas encontram-se abandonados. Há também áreas de tamanho bastante considerável destinadas à atividade militar.

Mas na própria Zona Sul da cidade há terrenos disponíveis que poderiam ser utilizados para a construção de habitações populares, como é o caso dos terrenos do metrô. Foi, inclusive, noticiado que o governo do estado do Rio de Janeiro preparava-se para vender 73 terrenos remanescentes das obras do metrô e que o dinheiro seria usado para financiar a expansão para a

Barra da Tijuca. Segundo o próprio governador Sérgio Cabral, o negócio poderia render aos cofres estaduais cerca de R\$ 700 milhões. Esses terrenos seriam uma ótima oportunidade para começar a construir um *mix* de classes sociais pelos bairros da cidade, pois a opção por colocar a população pobre nas periferias ou empurrá-las para as favelas acaba gerando investimentos diferenciados nos lugares. Ou seja, áreas habitadas pela população de renda mais elevada recebem muito mais investimentos do que aquelas habitadas pela classe mais pobre. E o mais interessante é que há terrenos do metrô em áreas muito valorizadas, pois há grande raridade de espaço em localidades da Zona Sul, como uma quadra quase inteira entre as ruas Tonelero, Siqueira Campos e Figueiredo Magalhães, em Copacabana; como dez lotes ao longo das ruas Marquês de Abrantes e Paulo VI, no Flamengo; e mais 11 lotes em Botafogo, como os da Rua Muniz Barreto. Há também 19 terrenos na Tijuca – Zona Norte da cidade – como alguns concentrados na Avenida Heitor Beltrão. Por que não utilizar parte desses prédios e terrenos para construção de habitações dignas para a população mais pobre?

A cidade é para ser vivida em plenitude por todos os cidadãos, assim é necessário articular arte, cultura, comunicação e direcionamento político para realizar a verdadeira transformação do espaço urbano; em outras palavras, é necessário ultrapassar o momento atual – da cidade como produto, comercializável – e restituir o sentido da cidade enquanto obra, produzida no cotidiano pelas pessoas, pelas diferenças e não pela mercadoria. Ou seja, estaríamos caminhando para a retomada, pela sociedade, da definição de seu destino, para uma espécie de autogestão. Se por um lado os usuários do espaço urbano podem alienar-se pelas representações do espaço, como no projeto de mercadificação da cidade, na produção do espaço voltado ao turismo; por outro lado, podem se apropriar dela de outra maneira, a partir de uma miríade de possibilidades – inclusive como espaço de reivindicações – e vivê-la como o lugar do encontro, da festa, das manifestações culturais espontâneas dos moradores.

Indicar o que é possível exige que se entre no terreno das opções políticas, mas importa não perder o compromisso com a esfera que ultrapassa

as escolhas imediatas. A utopia envolve, simultaneamente, as limitadas escolhas do imediato e as possibilidades ilimitadas do futuro. Importa romper com a força que a tecnocracia tem ao empreender seus projetos e propostas, pois o conhecimento técnico desprendido da abertura para ouvir os cidadãos de nada vale. O Estado tem sempre prescindido da participação dos interessados. É necessário fazer-se ouvir, mostrar aos políticos e aos tecnocratas aquilo que verdadeiramente interessa à população. O direito à cidade não se refere a uma espécie de direito contratual, que se realiza apenas pelo Estado. Participação não significa reunir algumas dezenas ou centenas de pessoas e apresentar-lhes um projeto de intervenções urbanas ou apresentar-lhes o que será realizado. Isso definitivamente não é participação; é praticamente apenas uma forma de publicidade em duplo sentido: a primeira ao apresentar as propostas do governo, e a segunda, no sentido de fazer crer que o governo implementa a participação popular.

A verdadeira participação deve partir da população e deve ser ativa e constante; não deve esmorecer quando da conquista dos primeiros resultados, ao contrário, isso deve significar que é possível transformar e então esse é o momento de reavaliar os resultados e lutar por novas conquistas. Feito assim, estaremos deixando de ser apenas cidadãos para passarmos a ser verdadeiros cidadãos.

Se, atualmente, é impossível não ser influenciado por acontecimentos externos ao cotidiano do lugar, é verdade também que cada indivíduo ou grupo social faz uma leitura do global que, de alguma forma, o diferencia de outro. Destarte, o Rio de Janeiro responde às influências externas que o integram ao mundo como um todo, a partir de suas singularidades que reforçam uma identidade do lugar.

A noção de uma única forma de desenvolvimento que nos é imposta – e o que é pior, aceita – faz com que olhemos para o espaço urbano como problema e não como questão, faz-nos percebê-lo como atrasado em relação a este ou aquele modelo e não como objeto de luta e de utopia. Isso é ruim, pois se há nesse olhar críticas sérias, há também, como nos mostra Ribeiro (2000, p. 242), “projetos de nova modernização mimética e, assim, de rápida

imposição de modelos e práticas que impedem a verdadeira modelização de futuros possíveis”. E, nesse sentido, é importante termos em conta que os espaços produzidos contribuem para a reprodução de modelos que atendem a interesses de grupos específicos e não à sociedade como um todo; o que não é novidade. Estamos criticando, sim, o discurso hegemônico de que determinado projeto será ótimo para a cidade; ou seja, o que envolve determinadas partes é “vendido” como bom para a totalidade.

É a partir da vinculação entre o passado – com toda nossa historicidade – e o futuro – com o projeto utópico que almejamos – que poderemos construir as mudanças. Estamos, então, certos de que as espacialidades e temporalidades do cotidiano não se separam da dimensão do concreto e nesse sentido, como afirmamos anteriormente, devemos fugir do risco das reificações; senão estaremos caminhando na direção da naturalização das fraturas sociais, passando a ver como normais a segregação espacial e as enormes desigualdades na apropriação da cidade. É preciso lutar pelo direito à cidade em sentido amplo – que incorpora o direito à diferença e à informação – que deveria modificar, tornar mais concretos e práticos os direitos do cidadão, usuário de múltiplos serviços. Direito ao uso da centralidade, dos lugares privilegiados, em vez de se ver dispersados, rechaçados em locais segregados para trabalhadores, para imigrantes e para marginalizados. Nesse sentido, como nos lembra o economista Carlos Lessa (2001, p. 429),

o Rio idealizado como tendo dito “não” à segregação foi uma invenção intelectual. Os bairros do Rio contêm todas as frações sociais, porém no interior de cada domicílio existem simultaneamente a proximidade e a distância sociais.

Aqui, procuramos apresentar problemas, criticar ações tomadas pelos órgãos de governo, mas objetivamos também incentivar a mobilização da sociedade no intuito de transformar o estado de coisas atual, de levar adiante outros sonhos, novas possibilidades. Para tanto, não podemos aceitar o fato de que os projetos de revitalização, requalificação, ou seja lá o nome que for usado, sejam sinônimos de exclusão da presença da população mais pobre. Assim, além das ações que propusemos anteriormente, torna-se imprescindível o estímulo à formulação e gestão participativa da sociedade na definição desses projetos; a preservação e conservação do patrimônio construído e

cultural dessas áreas, melhorando a condição de vida dos antigos moradores; o reaproveitamento dos imóveis construídos nas áreas centrais, ao invés da tendência de espraiamento exacerbado da cidade; o desenvolvimento de uma política habitacional que tenha em conta a ocupação de imóveis vazios ou subutilizados; o incentivo ao pequeno comércio e serviço como forma de apoiar a permanência e a inclusão da população de baixa renda que mora ou trabalha nessas áreas; a participação efetiva dos conselhos organizados pela sociedade civil e membros do governo na aprovação de diretrizes e estratégias, além de definir as prioridades para o desenvolvimento de políticas públicas para cada área de interesse; o incentivo à retomada do importante papel das associações de moradores na identificação dos problemas e na definição das prioridades, além do mais importante: o incentivo à mobilização e conscientização da população acerca da importância de sua participação na definição do futuro de nossas cidades.

A participação da população é fundamental, porque os diversos grupos sociais têm distintos interesses – aliás, contraditórios – naquilo que deveria ser proposto para as diferentes áreas da cidade; referimo-nos aos proprietários imobiliários, industriais, comerciantes, promotores imobiliários e aos moradores das diversas classes sociais. Dessa maneira, a presença dos grupos mais vulneráveis – aqueles mais atingidos pelos efeitos da valorização imobiliária e pelo aumento de impostos – deve ter sua presença não apenas garantida, mas priorizada.

É preciso pensar em novas formas espaciais e de ação para por a transformação em curso. Somos seres políticos e como tal temos que saber lidar e ter em conta a existência de interesses de classes, poderes políticos, orquestrações de discursos e da própria opinião pública, todos mobilizados simultaneamente; faz-se necessário questionarmos acerca do que estaria por trás desses discursos, de quem ganha com isso. É preciso pensarmos para além do imediato e buscarmos estratégias de longo prazo, sem desmerecer o agora, e para isso vale lembrar que boa parte das normas sob as quais vivemos foram forjadas por grupos sociais que não representam a maioria da população. Talvez seja por isso que o geógrafo inglês David Harvey (2004, p.

315) afirme que a “formulação de regras que sempre constituiu a comunidade tem de ser posta em tensão com a violação de regras que propicia as transformações revolucionárias”.

Um importante ponto de partida para a construção desse movimento que pode ajudar-nos a construir novas possibilidades para a produção do espaço, através de ações de curto e longo prazo (e não apenas emergenciais), seria a luta pelo direito à cidade. Esta expressão acaba por unir a academia através de vários campos das ciências, como a Geografia, Sociologia, Ciência Política, Arquitetura, Direito, órgãos governamentais e a sociedade de forma geral. O direito à cidade não pode referir-se apenas a simples área construída, mas como o lugar da inclusão e da dinâmica cultural, construído a partir de uma miríade de individualidades, como espaço das diferenças, da multiplicidade de usos. Nesse sentido, vamos ao encontro do geógrafo espanhol Francesc Muñoz (2008, p. 215) quando afirma que precisamos construir espaços que permitam, em definitivo, escapar de uma espécie de monocultura turística, da standardização da paisagem ou da elitização social.

A luta pelo direito à cidade tem implícita em si a participação cidadã, que deve ter como objetivo não somente a participação, porque isso esvaziaria de conteúdo esse direito, tornando-o apenas um cumprimento formal. A participação é um meio para conseguir determinado objetivo e deve partir da própria população, pois como nos demonstra Fernando Pindado (2008, p. 80), se a intencionalidade da participação é simplesmente legitimar os órgãos de governo, estaremos perdendo uma oportunidade de aproveitar a energia cidadã para ajudar a transformar a realidade de nossas cidades, alcançando melhores condições de bem-estar e felicidade.

Participar não se limita a opinar sobre um determinado projeto, supõe também a vontade de intervir na produção do espaço; a participação cidadã, como já vimos afirmando há mais de uma década, conecta a pessoa com a coisa pública e isso não deve acontecer apenas nos marcos institucionais do Estado, deve partir da sociedade organizada.

Assim feito, não correríamos o risco de aceitar que o “sucesso” de um projeto de revitalização fosse pautado pelo retorno financeiro dos investimentos

ao invés de ter em conta os efeitos para os moradores do local⁸. Em geral, e isso é absurdo, não são as necessidades dos cidadãos o que se tem em conta, mas sim a lógica dos promotores imobiliários e das empresas de construção.

Temos que encontrar novas formas de pensar e produzir nossas cidades. É necessário impor aos políticos nossos desejos, mas para tanto torna-se necessário organizar-nos. Devemos lutar contra a prepotência dos técnicos que se acham os únicos preparados para pensar a cidade, e nesse sentido é preciso recorrer sempre ao diálogo.

Não há dúvida quanto à importância da participação da população no planejamento e gestão das cidades; o nosso desafio é encontrar formas de fazer com que os cidadãos tenham essa consciência e realizem uma participação verdadeiramente revolucionária e de auto-gestão. É necessário que nós, acadêmicos, construamos um discurso mais próximo da população de forma geral e criemos veículos de informação – sejam jornais impressos ou eletrônicos de circulação gratuita, por exemplo – para a sociedade como um todo e não apenas para nossos pares no meio universitário. É necessário traduzir nossas pesquisas para a pessoa comum, fazer-nos entender. É preciso ouvir e estar dispostos a aprender com a população humilde que vive apenas um dia após o outro.

Referências

BORDE, Andrea **Vazios urbanos cariocas**: perspectivas contemporâneas. 2006. 260 p. Tese (Doutorado)– Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (PROURB), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

BORJA, Jordi; FORN, M. Políticas da Europa e dos Estados Unidos para as cidades. **Espaço & Debates**, São Paulo, ano 16, n. 39, 1996. p. 32-47.

BUENO, Leonardo Brasil. **Forma e sentido da Resistência na cidade do Rio de Janeiro**: a luta da ocupação Quilombo das Guerreiras. 2008. 114f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)– Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

CABALLÉ, Francesc. Arquitectura y documentación: arqueología de la vivienda en el casco antiguo de Barcelona. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 7, n. 146(3), 1

⁸ O sociólogo Rogério Proença Leite (2007) apresenta importante debate acerca do processo de gentrificação em Pernambuco, que transforma o patrimônio cultural em mercadoria.

ago. 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(003\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(003).htm)>. Acesso em: 15 ago. 2012.

CRIEKENGEN, Mathieu Van. A cidade renasce!: formas, políticas e impactos da revitalização residencial em Bruxelas. *In*: BIDU-ZACHARIASEN, Catherine (Org.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2007.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.

FERREIRA, Alvaro. O projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro: os atores sociais e a produção do espaço urbano. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 14, n. 331 (31), ago. 2010. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-31.htm>>. Acesso em: 15 ago. 2012.

GLASS, Ruth. **London**: aspects of change. Londres: Centre for Urban Studies, 1963.

HARVEY, David. **Justice, nature and the Geography of difference**. Oxford: Blackwell, 1996.

_____. **Spaces of hope**. Berkeley: University of California, 2000.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardia. *In*: HARVEY, David (Org.) **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. p. 163-190.

LEFEBVRE, Henri. **Critique de la vie quotidienne**. Paris : L’Arche, 1947.

_____. **Critique de la vie quotidienne II**: fondements d’une sociologie de la quotidienneté. Paris : L’Arche, 1961.

_____. **La vie quotidienne dans le monde moderne**. Paris: Gallimard, 1968.

_____. **O Marxismo**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1974.

_____. **Critique de la vie quotidienne III**: de la modernité au modernisme (pour une métaphilosophie du quotidien). Paris : L’Arche, 1981.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis**: uma reflexão em busca de auto-estima. 2.ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**. 2.ed. Campinas: Unicamp/São Cristóvão; EdUFS, 2007.

MARTINS, Ananda de Melo. **Rede de resistência solidária**: resistência e cotidiano na luta pelo direito à cidade em Recife-PE. 2009. 160 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

MASSEY, Doreen. Spaces of politics. *In*: MASSEY, Doreen; ALLEN, John;

SARRE, Philip (Orgs.). **Human Geography today**. Cambridge: Polity, 1999. p. 279-294

_____. Um sentido global do lugar. *In*: ARANTES, Antonio A. (Org.). **O espaço da diferença**. São Paulo: Papirus, 2000. p.176-185.

MUÑOZ, Francesc. **Urbanización**: paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

PINDADO, Fernando. La participación ciudadana es la vida de las ciudades. Barcelona: Del Serbal, 2008.

PINTO, Georges José. Planejamento estratégico e city marketing: a nova face das cidades no final do século XX. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 2, n. 3, mar. 2001. p. 17-22.

POGREBINSCHI, Thamy. **O enigma do político**: Marx contra a política moderna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Faces ativas do urbano: mutações em um contexto de imobilismos. *In*: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **Repensando a experiência urbana da América Latina**: questões, conceitos e valores. Buenos Aires: Clacso, 2000.

_____. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado. *In*: SOUZA, Maria Adélia de (Org.). **Território brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Instituto Territorial, 2003. p. 29-40.

SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas urbanas em renovação: uma leitura dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Campinas, n. 1, 1999. p. 115-132.

_____. A (in)sustentabilidade das cidades-vitrine. *In*: ACSELRAD, Henri (Org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. p. 155-175.

SÁNCHEZ, Fernnda; MOURA, Rosa. Cidades-modelo: espelhos de virtude ou reprodução do mesmo?. **Cadernos IPPUR**, ano 13, n; 2, ago.-dez. 1999. p. 95-114.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: espaço e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. O pensamento de Henri Lefebvre e a Geografia. **Boletim Paulista de Geografia**, v. 74, 1996. Sem paginação.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa, e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. *In*: ARANTES, Otília. VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

Recebido em julho de 2012; aceito em setembro de 2012.