



Confrontando o Território com a Desigualdade Socioespacial da cidade de São Luís-MA/Brasil

Júlia Kátia Borgneth Petrus

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.



UNIVERSITAT DE BARCELONA



Programa de Doctorado
Geografía, Planificación Territorial y Gestión Ambiental

**CONFRONTANDO O TERRITÓRIO COM A DESIGUALDADE
SOCIOESPACIAL DA CIDADE DE SÃO LUÍS-MA/BRASIL**

Tesis Doctoral presentada por
JÚLIA KÁTIA BORGNETH PETRUS

Director de la Tesis: **DRA. ISABEL PUJADAS RÚBIES**

Barcelona – Espanha

Inverno/2013

CAPÍTULO IV

CIDADES TRANSFORMADAS, CIDADES DESIGUAIS

O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Conseqüentemente, para estudar o espaço, cumpre aprender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, funções e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço.

Santos (1985, p. 49).

Milton Santos, em dois momentos distintos, nos diz que o espaço impõe a sua realidade, devendo a sociedade adaptar-se, ao mesmo tempo em que reconhece que o espaço sofre influências interiores e exteriores e que, dependendo da vontade política, de projetos alocados, a realidade poderá mudar, como no caso das três cidades estudadas nesse capítulo, as quais apresentam uma mirada a Paris, Barcelona e Rio de Janeiro, cidades transformadas, no final do século XIX e começo do Século XX, com o intuito de embelezar, de higienizar e de proteger a cidade. A transformação de uma cidade está agregada a uma série de situações caóticas, como a desigualdade socioespacial.

Observa-se depois da devastadora industrialização mundial que as cidades de hoje são cidades segregadas e, por fim, os malefícios de uma cidade e sua urbanização, vista com uma patologia urbana.

4.1 As cidades transformadas

Faz-se necessário um aporte às cidades, que, com ideias espantosas e entusiastas, mudou a cara das cidades, como é o caso de três exemplos aqui referendados, mesmo que se trate com superficialidade, pois o que se pretende é entender a urbe como uma questão urbana, como Manuel Castells intitula um de seus livros.

Duas das cidades transformadas estão situadas na Europa, Paris, convertida pelo barão Haussmann e Barcelona modificada por Idelfonso Cerdá. A outra está localizada na América do Sul, Rio de Janeiro e o engenhoso prefeito Pereira Passos. Essas cidades merecem que se entendam seus recortes naquela época, para tentar-se compreender como as políticas públicas poderão interferir para melhorar cidades com problemas graves de infraestrutura, cultural, econômico e social, como é o caso das muitas cidades brasileiras, inclusa São Luís do Maranhão, objeto desta pesquisa.

4.1.1 Paris de Haussmann⁴⁴

Logo que Napoleão III chegou a Paris, no ano 1851, vindo com ânsia de ver Paris, a capital do segundo Império se converteu no centro do mundo, uma grande metrópole. Sendo assim, George-Eugène, chamado de barão de Haussmann⁴⁵, foi nomeado prefeito de Paris por Napoleão III, em 1853, com a incumbência de transformar Paris numa glamorosa cidade, porém, com funcionalidade.

O barão de Haussmann fez seu nome na História, como o maior modernizador urbano do Ocidente, conhecido até hoje, sendo responsável por transformar Paris em uma das cidades mais belas do mundo.

Naquele momento, a França estava passando pelo processo de industrialização, como a maioria dos países da Europa, começando uma irregular distribuição em sua população, pois Paris não tinha infraestrutura para abrigar aqueles que migravam do campo para a cidade, em busca de um sonho. Todavia a cidade estava agoniada, pois nunca havia visto uma concentração de pessoas tão imensa. Não havia saneamento básico, e com isso se instalavam frequentes epidemias.

Então, nos anos 1853 a 1870, a Cidade Luz passou por uma metamorfose estupenda, pois a intenção do Barão era proporcionar qualidade de vida para os seus habitantes e obviamente deixar um legado para a história urbanística.

Suas obras incluíram saneamento geral, com a instalação de esgotos, e abrangência na distribuição de água, também a promoção da iluminação pública. Foram abertos 95 km de ruas novas que cortavam a urbe em vários sentidos, e desapareceram 50 km de ruas antigas. Ele criou uma estrela de 12 avenidas amplas em volta do Arco do Triunfo. Foram construídos vários prédios suntuosos como L'Opéra de Paris Garnier.

⁴⁴ Para mais informação ver livros: *Paris, biografia de uma cidade* e *La Paris d'Haussmann*, dentre outros. Também alguns artigos extraídos dos links: <http://lancamentos.moderna.com.br/ensino-fundamental-2/historia/a-paris-de-haussmann/>; escrito por Natália Rodrigues, assessora especialista de História da Editora Moderna; <http://noticias.terra.com.br/educacao/historia/noticias/0,,O14677883-E112887,00-A+Paris+de+Haussmann+o+artista+da+destruicao.html>.

⁴⁵ Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) nasceu e morreu em Paris. Advogado, funcionário público, político, administrador francês, prefeito de Paris (prefeito do Sena) de 1853 a 1870, foi quando remodelou Paris, com a colaboração dos melhores arquitetos e engenheiros da Cidade Luz. Foi senador em 1870, deputado em 1877. As despesas decorrentes de todas as suas obras provocaram sua demissão em 1870, devido aos protestos lançados contra ele.

De todas as formas, urbanizar uma cidade deixa sequelas, e ainda hoje são questionadas algumas das ações de Haussmann, quando da decisão de destruir muitas construções da época medieval, inclusive igrejas, para abrir imensas avenidas, bem como, implantação de parques, arborização de bairros e da erradicação de cortiços seguida da construção de conjuntos habitacionais nos subúrbios. Afora de embelezar a cidade, modernizava e higienizava. Pensa-se que todo o traçado de Paris tinha outro objetivo, além dos citados acima, que eram traçados que dificultariam a invasão de inimigos. Pode-se inferir que, em toda urbanização de Paris de Haussmann, foi planejada ela estrategicamente, levando-se em conta as ações políticas, que à época eram as inúmeras guerras.

O que se verifica nesses traçados também é a expulsão do proletariado do centro urbano para os subúrbios chamados industriais, sendo controlados pelo Estado. Assim sendo, os burgueses ocuparam as áreas centrais e periféricas opostas às dos proletariados, por conseguinte, a Urbanização é uma faca de dois gumes: por um lado embeleza a cidade, melhora a qualidade de vida, mas também exclui.

Frederick Engels insinua que a realização da nova Paris se deu graças à corrupção financeira que acompanhou o império de Napoleão III. Já pensando no ciclo especulativo, assim ele escreve sobre o problema de habitação em 1872.

En realidad, la burguesía no conoce más que un método para resolver a su manera la cuestión de la vivienda, es decir, para resolverla de tal suerte que la solución cree siempre de nuevo el problema. Este método se llama Haussmann. Entiendo por Haussmann, no solamente la manera específica bonapartista del Haussmann parisino de trazar calles anchas, largas y rectas a través de los barrios obreros construidos estrechamente, y bordearlas a cada lado con edificios lujosos; su finalidad, aparte la de carácter estratégico tendente a hacer más difícil la lucha de barricadas, era formar un proletariado de la construcción específicamente bonapartista y dependiente del gobierno, y asimismo transformar París en una ciudad de lujo. Entiendo por Haussmann la práctica generalizada de abrir brechas en barrios obreros, particularmente los situados en el centro de nuestras grandes ciudades, ya responda esto a una atención de salud pública o de embellecimiento o bien una demanda de grandes locales de negocios en el centro, o bien a unas necesidades de comunicaciones, como ferrocarriles, calles, etc. El resultado es en todas partes el mismo, cualquiera que sea el motivo indicado: las callejuelas y callejones sin salida más escandalosos desaparecen y la burguesía se glorifica con un resultado tan grandioso; pero... callejuelas y callejones sin salida reaparecen prontamente en otra parte, y muy a menudo en lugares muy próximos (ENGELS *apud* HARVEY, 1976, p.18)

4.1.2 Barcelona de Cerdá

Ildefonso Cerdá⁴⁶ elaborou um plano urbanístico para a cidade de Barcelona, que somente foi aprovada quatro anos após. Parece que o plano de Cerdá se preocupou mais com a população de classe baixa, e com o meio ambiente, o que o difere de Haussmann. Cerdá tinha uma visão da Sociedade e do Urbanismo impressionante, para os quais ele exibiu na sua Teoria Geral de Urbanização⁴⁷ seu plano de reforma e ampliação da cidade de Barcelona.

Tal reforma teve uma série de complicações desde sua aprovação até a sua execução. O projeto ficou parado de 1859 a 1860, mas Cerdá era destemido, e foi a público no dia 12 de maio de 1861 defender seu grandioso projeto para Barcelona. Pelo que se entende de seu discurso, o projeto estava embargado, porque muitas casas e edificações que estavam no caminho do seu traçado, eram de burgueses.

La necesidad del ensanche la está proclamado hoy como ayer e como hace veinte años la estrechez de nuestras calles inhábiles para circulación propia de una ciudad mercantil e industrial, la mezquindad de nuestras insalubres habitaciones excesivamente caras por añadidura y con precios desnivelados (Cerdá 1861, p. 6).

Ainda, em seu discurso disse que se deveria destruir os obstáculos e superar às dificuldades “a fin de que el ensache llegue a ser lo mas pronto posible una realidad” (1861, p. 7).

O plano de Cerdá é um dos primeiros que reivindicava salubridade das habitações de forma inerente, radical e efetiva, como primeira condição para

⁴⁶ Ildefonso Cerdá i Sunyer nasceu em El Serdà em Centellas, uma zona rural de Catalunia, no 23 de dezembro de 1815. Sua primeira formação foi em um seminário de Vic, onde estudou Latim e Filosofia. Estudou Arquitetura, Desenho e Matemática em Barcelona nos anos de 1833-1835. Mudou-se para Madrid em 1835 para continuar seus estudos na Colégio de Engenheiros de Caminhos, onde se formou em engenheiro de caminhos, canais e portos no ano de 1841. Entre sua formatura e 1846, trabalhou em diversos projetos de construção de estradas. Passou a dedicar-se ao estudo das cidades. Em 1851 iniciou sua vida política, sendo eleito deputado no Parlamento, sob plataforma progressista. Nas décadas de 1850 e 1860 será também Conselheiro Municipal de Barcelona. Por volta de 1850, Cerdà começou seus estudos sobre a cidade de Barcelona e sua extensão. A cidade estava então limitada pelas muralhas antigas, que uma vez a protegeram, mas agora não faziam mais sentido e estavam impedindo o seu crescimento. Em 1854, o governo decidiu oficialmente derrubar as muralhas, o que abriu caminho para realização de um novo plano para a cidade (Estapé, 2001, várias páginas).

⁴⁷ Em 1859 Cerdá preparou a sua Teoria da Construção das Cidades e, em 1861, publicou *A Teoria da Viabilidade Urbana*. Em 1867 lançou sua Teoria Geral da Urbanização onde reformulou com excelência suas teorias anteriores. Este estudo é considerado por alguns como o primeiro tratado moderno de Urbanismo. Inclusive alguns autores urbanistas referem-se ao nascimento da palavra urbanismo a Cerdá, que não alude à palavra urbanização, mas cita urbe (Estapé, 2001).

satisfazer na criação da nova cidade, enfatizando morar bem, fundamental para a qualidade de vida. A casa, o lar, a residência, é o ponto de partida do seu projeto, que tinha como características a privacidade do indivíduo no lar, com condições dignas de vida; a higienização, levando-se em conta o sol, o vento, o ar e a luz natural, que deveriam estar presentes nas habitações e o custo, adaptação do empreendimento para a classe operária. O seu traçado na época foi a quadrícula e o radial, neste caso o segundo subordinado ao primeiro.

Figura 4.1 - Plano de Cerdá: ortogonal com quadras de 113m x 113m

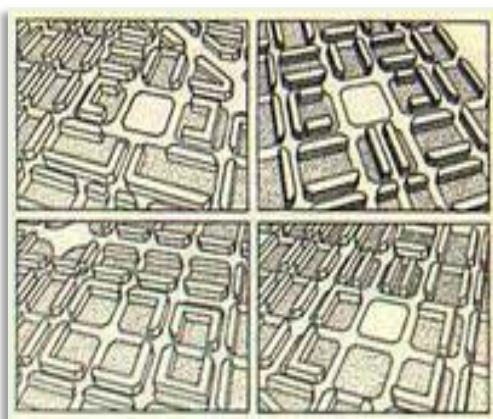
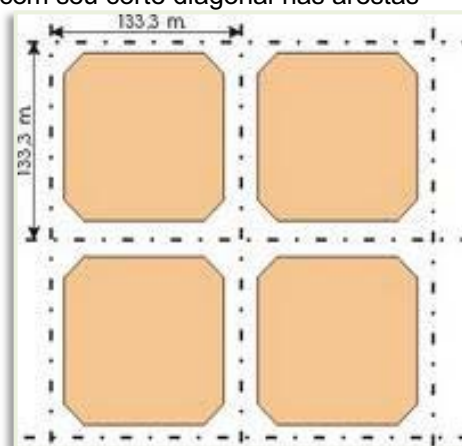


Figura 4.2 - bordas das quadras com seu corte diagonal nas arestas



Fonte: http://planocerda.blogspot.com.br/2007/05/oplanocerdnovabarcelonaproposta_29.html

O plano de Cerdá foi modificado e ajustado. O desenho de seu plano era grelha ortogonal, com quadras de 113m x 113m e vias de 19,8 metros de largura (Figura 4.1), elevando a taxa de superfície viária, aumentando o conjunto de praças, de 17% para 34%. Cada conjunto de nove quadras e vias correspondentes se inscrevem dentro de um quadrado de 400m de lado. A quadrícula se estendia até os núcleos urbanos vizinhos e envolvia a cidade medieval. O desenho das bordas das quadras com seu corte diagonal nas arestas transformou o simples cruzamento de vias em lugar; gerou também, desta forma, maior amplitude visual dos edifícios de esquina (Figura 4.2). As grandes avenidas possibilitaram a conexão metropolitana e a integração à viabilidade universal.

Em seu plano, Cerdá pensou na cidade como um todo, previu o fluxo de pedestres, de cargas, de transportes, serviços como água, rede de esgoto, telégrafo, ferrovia e rede de energia elétrica, e pensou nesses serviços de forma que não poluíssem a cidade, que não a enfeiassem, com seus cabos, fios e postos, etc., devendo ser subterrâneos. A cidade de Cerdá é uma cidade arborizada, que oferta

equipamentos públicos, espaços públicos. Esse arquiteto visionário definiu em seu plano as posições das quadras, de forma que, de dia, tinha sol, e ao entardecer usufruía do frescor da montanha e a se levantar com a brisa do mar; enfim, minimamente pensada para as pessoas desfrutarem da cidade, da cidade de Barcelona (Figura 4.3).

Figura 4.3 – Traçado de Cerdá – Eixample



Elaboração da autora⁴⁸

A tipologia é ortogonal, homogênea e igualitária. Esse traçado nas bordas das quadras facilita o estacionamento de carros e motos, deixando as calçadas mais livres para os andantes.

⁴⁸ Foto da rua Ausias Marc, onde a autora viveu em Barcelona, tirada dia 06 de dezembro de 2011.

4.1.3 Rio de Janeiro de Pereira Passos

O Brasil depois de sua Independência, em 1822, elegeu a cidade do Rio de Janeiro, como sede do Império do Brasil até os anos de 1889; a partir daí, nosso país se transformou em República, e o Rio de Janeiro seguiu sendo a capital, agora chamada sede da República dos Estados Unidos do Brasil até os anos de 1960.

O Rio de Janeiro nos finais do século XIX e começo do século XX também passava por problemas de rápido e desordenado crescimento populacional urbano, atraídos por oportunidades de trabalho assalariados, desembarcam no porto do Rio de Janeiro imigrantes europeus, bem como os ex escravos das diversas fazendas distribuídas pelo Brasil afora. Entre 1872 e 1890, em 18 anos a população do Rio de Janeiro quase duplicou, passando de 274 mil habitantes para 522 mil habitantes. Como aconteceu em todas as cidades do mundo em que houve uma explosão demográfica, veio esta acompanhada da pobreza, agravando-se os problemas habitacionais. As pessoas ficavam amontoadas em habitações coletivas, mais tarde chamadas de cortiços⁴⁹. O estado de higiene nesses cubículos era deplorável, ensejando eclodir rapidamente epidemias de febre amarela, varíola e cólera-morbo. Este estado caótico instalado conferiu à cidade do Rio de Janeiro fama internacional de porto sujo, que incluso era chamada Cidade da Morte.

Pereira Passos - prefeito da cidade do Rio de Janeiro (1902-1906) - com o apoio do presidente da República Rodrigues Alves, que lhe deu carta branca para transformar a cidade do Rio de Janeiro na mais bonita do Brasil. Desse modo, o engenheiro Pereira Passos⁵⁰, com elevada formação em Engenharia, adquirida em

⁴⁹ É um aglomerado de casas juntas, que servia de habitação coletiva para os pobres (Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa).

⁵⁰ Francisco Pereira Passos (1836-1913), nascido na Fazenda do Bálsamo, em São João Marcos atualmente distrito de Rio Claro, Estado do Rio de Janeiro. Aos 14 anos veio estudar na Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, depois foi estudar em Paris, onde assistiu de perto à metamorfose por que passou Paris de Haussmann. Pereira Passos foi fortemente influenciado pela Hussmanização em suas ações como prefeito no Rio de Janeiro (1902-1906). Este logrou vários cargos importantes, bem como foi autor e colaborador em várias obras consideráveis como a expansão da malha ferroviária brasileira, sob a demanda da economia cafeeira; participou da construção da ferrovia Santos- Jundiaí; do prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até o São Francisco; foi consultor técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Voltou à Europa nos anos 1870 a 1871 para estudar a malha ferroviária do Velho Mundo, assim, a executar o prolongamento da estrada de ferro da serra de Petrópolis; foi o mentor a pedido de Mauá na construção da primeira estrada de ferro turística do país, a Estrada de Ferro Corcovado. Foi nomeado engenheiro do Ministério do Império, cabendo a Pereira Passos acompanhar todas as obras do governo imperial. Integrou a comissão que iria apresentar o plano geral de reformulação urbana da capital, incluindo o alargamento de ruas, construção de grandes avenidas, canalizações de rios entre

grande parte na Europa, levou a cabo seu ambicioso programa de renovação urbana da capital do país. Àquela época os problemas sociais se agravavam na cidade com seus quase um milhão de habitantes. Não possuía abastecimento de água, transporte e saúde pública. A incumbência de Pereira Passos era embelezar a cidade transformando-a em cosmopolita, mas, para isso, teria de pôr em ação seu primeiro objetivo de caráter sanitaria em sua ação urbana que era a higienização da cidade, e para esse desiderato trabalhou de forma conjunta com seu colega Osvaldo Cruz⁵¹. Esta necessidade é ratificada de acordo com a citação de Pechman (2002, p. 389)

A execução de uma rede de circulação e desamento das atividades na cidade são, portanto, um momento fundamental de constituição do urbano. O higienismo é a forma através da qual devem fluir os enunciados da nova realidade urbana, já que ele materializa, ao longo do século XIX, o desejo de transformação de um corpo doente num organismo sadio: o higienismo é a expressão da primeira forma de uma política de enquadramento e controle da cidade”.

Então, as ideias apoiadas de civilização e beleza sustentaram o tripé de saneamento, aberturas e alargamento de ruas e embelezamento, e objetivando a atração de capitais estrangeiros para o país. Sendo assim, a abertura da Avenida Central valorizou o porto, integrando-o à cidade, pela ligação mar a mar.

Resumidamente esta pesquisa traz as principais reformas de Pereira Passos: demolição de cortiços e residências insalubres; remoção da população para

outras medidas urbanas e sanitárias. Nos anos de 1880 a 1881, Passos voltou a Paris, e estudou em Sorbonne, conhecendo mais sobre os transportes e obras públicas de Paris. No período republicano, esse ousado engenheiro foi designado fiscal na construção da Estrada de Ferro Bahia-São Francisco, de 572 km de extensão. Prefeito do Rio de Janeiro. Em muitos mais cargos e participação de projetos Pereira Passos imprimiu sua marca.

⁵¹ Osvaldo Cruz nasceu em 1872 em São Paulo. Ainda pequeno se mudou com os seus pais para o Rio de Janeiro. Estudou em Paris, no Instituto Pasteur. Foi médico, cientista, bacteriologista, epidemiologista e sanitaria brasileiro. Tinha prestígio junto aos políticos, sendo que conseguia aprovar a maioria de suas ideias na erradicação de alguma peste. No âmbito de suas façanhas como renomado e respeitado médico, organizou o combate ao surto de peste bubônica registrado em Santos (SP) e em outras cidades portuárias; e principalmente coordenou as campanhas de erradicação da febre amarela e da varíola, no Rio de Janeiro, ato esse que lhe trouxe muitos dissabores, pois convenceu o Congresso a aprovar a Lei da Vacina Obrigatória, em 31 de Outubro de 1904, que permitia que brigadas sanitárias, acompanhadas por policiais, entrassem nas casas para aplicar a vacina à força. Causou um estopim, revoltando a população. Entre os dias 10 e 16 de novembro, a cidade do Rio de Janeiro virou um campo de guerra. A população exaltada foi para as ruas, apedrejou lojas, incendiou bondes, enfim, vandalizou, com o intuito de imensa insatisfação contra o referido projeto. A reação popular levou o governo a suspender a obrigatoriedade da vacina e a declarar estado de sítio. A rebelião foi contida, mas deixou 50 mortos e 110 feridos. Reassumindo: o controle da situação possibilitou o retorno do processo de vacinação, sendo a epidemia da varíola erradicada pouco a pouco.

outras partes da cidade; ruas alargadas para melhorar a circulação e a iluminação; obras de saneamento e abastecimento de água; vacinação da população e controle de doenças. Também Pereira Passos tinha em suas ideias a imposição de mudança de hábitos e atitudes junto à população. Ele não estava de acordo com os problemas sanitários vividos por essa população.

O vínculo de Pereira Passos com a Europa era forte, principalmente com Paris e Londres. De acordo com a Revista Coleção Estudos da Cidade, (2006, p.5) afirma-se que:

É claro que, por trás dessa ideologia, estava a consolidação, entre outros, dos interesses: da oligarquia cafeeira, de escoamento de sua produção com ampliação das estradas de ferro e do Porto do Rio; das construtoras francesas; das companhias inglesas de energia e bondes; e da nascente indústria automobilística norte-americana.

Ou seja, havia fortes interesses em fazer do Rio de Janeiro uma cidade linda, com infraestrutura condizente para negociar os interesses capitalistas.

O prefeito Pereira Passos demoliu cerca de 1600 velhos prédios residenciais, para dar espaço para as ruas e avenidas, o que obrigou a população pobre, que ali residia a ocupar os morros. Sendo assim, surgiu uma nova forma de habitação popular: as favelas. A partir de então, o termo favela, de forma genérica, se destaca pelo ícone da segregação social no espaço urbano social.

É imprescindível dizer que Pereira Passos mudou a cara do Rio de Janeiro transformando-a no final do seu mandato na “Cidade Maravilhosa”, como é conhecida por todo o mundo.

Chega-se à conclusão de que as três cidades estudadas neste subcapítulo, por serem metrópoles que passaram por uma metamorfose radical em sua estrutura urbana têm em comum: primeiro, o aumento demográfico, ou seja, essas cidades eram atrações por oferecer trabalho, num período de explosão industrial; segundo, a epidemia de doenças comum nessas cidades pelo amontoamento das pessoas em casas insalubres; a terceira percepção da autora é a coragem dos homens que mudaram para sempre as referidas cidades, obviamente que dois deles tiveram o respaldo político, Haussmann e Pereira Passos, sendo que Cerdá encontrou mais resistências políticas nos seus traçados urbanos para Barcelona. De todas as formas a coragem foi um fator inerente a esses três homens. O quarto fator de

grande importância reside nos problemas sociais causados por transformações urbanísticas rápidas e talvez drásticas⁵².

4.2 As cidades que se vive

A cidade de hoje é a urbe herdada de séculos passados; é a cidade oriunda da Antiguidade, da Idade Média. Principalmente a cidade herdada da Industrialização; é uma cidade que se vai convertendo de rural para urbana, que as transformações *laissez faire*⁵³ não acompanham as transformações planejadas da cidade, e alguns caos vão se instalando. A população mundial a passos largos está-se modificando, se urbanizando.

Este amplo movimento, iniciado na Europa, expandiu-se a pouco e pouco através do Mundo e provocou um aumento da população das cidades, muitas vezes à custa da população dos campos. O aumento da população urbana nos países desenvolvidos fez-se entre 1875 a 1900, ao mesmo ritmo que o dos países do Terceiro Mundo entre 1950 a 1975, mas aqui as populações envolvidas foram muito maiores e não se registrou o mesmo desenvolvimento no progresso técnico. No início do séc. XX estima-se em 10% a população urbanizada do globo, num total de 1.600 milhões de seres humanos, 13,6% viviam em cidades de mais de 5000 habitantes, ou seja, cerca de 217 milhões de almas. Em 1950, a proporção era de 28,2% e as previsões para o ano 2010 atingem os 50% (Beaujeu-Garnier 2010, p.20).

Em 27 de junho de 2007, declarou a diretora executiva do Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos, Anna Tibaijuka, no 30º relatório sobre a População Mundial⁵⁴ o seguinte:

Em 2008, pela primeira vez na história, mais da metade da população mundial estará vivendo nas cidades. Estamos nos referindo à metade das pessoas que habitam a Terra. E até 2030, a população urbana deverá chegar a quase 5 bilhões — 60% da população mundial.

Globalmente, todo o crescimento futuro da população ocorrerá nas cidades, e quase todo nos países em desenvolvimento de hoje.

⁵² Talvez a palavra drástica a que autora se refere, é porque reestruturar uma cidade requer um bota-abaixo (frase usada no governo de Pereira Passos), um tira dali, coloca acolá, e na maioria das vezes quem sofre as consequências de um embelezamento de uma cidade são os menos favorecidos.

⁵³ Expressão da fisiocracia francesa que significa, “deixar fazer, deixar acontecer.

⁵⁴ Ver relatório completo <http://www.unfpa.org.br/Arquivos/swop2007.pdf>

De acordo com Jorge Gavidia, diretor do escritório regional do UN-Habitat para América Latina e Caribe (*apud* Pina e Leal, 2009, p.110) esse impacto é ainda maior em se tratando da América Latina⁵⁵, a saber:

O mundo já passou nesse momento a marca de 50% de pessoas que moram na cidade. Na América Latina, 75% das pessoas moram em cidades. Os problemas gerados são a falta de planejamento dessas cidades, que se refletem em uma demanda não satisfeita por serviços básicos: água, esgotos e lixo. No caso da América Latina, agora o problema central é a regularização das propriedades e o serviço de estrutura das nossas cidades.

O próximo encontro, que se deu na cidade do Rio de Janeiro, em 2010, o relatório “Direito à Cidade: Unindo o urbano dividido”, Anna Tibaijuka não citou números, porém ratificou sua fala acima: “Com metade da humanidade vivendo em pequenas e grandes cidades, as projeções para o futuro são que, nos próximos 50 anos, dois terços da população mundial viverão em cidades”.

Essas citações são para demonstrar-se a importância da cidade na Urbanização que se configura onde quase todos querem viver. Assim, surgem muitos estudos sobre as cidades e suas urbanizações, bem como incontáveis sugestões de como deverão ser; aparecem inúmeros projetos de planificação para melhoria da vida dos seres humanos na cidade; emergem até as cidades utópicas como a de Le Corbusier⁵⁶ e de Frank Lloyd Wright⁵⁷.

Chueca Goitia (2011, p. 225-226) usa um termo que não poderia ser mais apropriado para relacionar a cidade com o ritmo de crescimento e com outras patologias decorrentes da urbe, usa o termo “incongruente”. Porém, ele diz que o Estado não suporta a enchente demográfica, e mais adiante afirma que o cerne do problema é a imigração, que se aloja nas periferias “las franjas más miserables y abandonadas”.

Contudo, as transformações das cidades são incongruentes dia após dia, como por exemplo, um pedaço de chão que não valia nada há uns 10 anos, hoje pode estar valendo 100 vezes um bairro periférico de pobres de classe baixa, pode

⁵⁵ Ver mais no link <http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/detail/155399.html>

⁵⁶ Le Corbusier desenhou uma cidade dividida por funções, da ênfase aos problemas de transportes e zonas verdes. Uma cidade funcional e zonificada. No centro zonas comerciais e de negócios e de fácil acesso por vias amplas que rodeiam a cidade. A indústria fica isolada da cidade.

⁵⁷ Broadacre, City. A cidade utópica de Frank Lloyd Wright. Ao contrário da cidade utópica de Le Corbusier, que queria deixar a cidade concentrada, Wright pensou sua cidade dispersa, até lograr um lugar híbrido entre cidade e campo.

se tornar um bairro de classe média, ou vice versa. Acrescentar-se-ia que as cidades também são imprevisíveis no sentido de algumas vezes não conseguirem prever o seu futuro, mas também imprevisíveis no sentido de improvisarem uma situação de urgência na tentativa de adaptarem o indivíduo a seu habitat, deste modo, somam-se ao “caos da incongruência”.

Con este ir y venir espasmódico, haciéndose y deshaciéndose, pero siempre a medias y bajo La presión de inquietantes circunstancias, va transformándose La ciudad con un crecimiento que ni es ordenado por vía técnica ni es pausado y orgánico por vía natural (Chueca Goitia 2011, p. 231).

A cidade vai crescendo a estatísticas geométricas, e vai-se expandindo para as extremidades e mesmo para algumas franjas centrais dentro da periferia, advindo daí o meio de acesso ficar mais escasso. “Toda ordenación espacial será nula si no existe una adecuada accesibilidad, unos médios de transporte em comum eficaces y una red viária capaz e inteligentemente planeada” Chueva Goitia, (2011, p. 233). É o que se deveria esperar, contudo, nem sempre é o oferecido em muitas cidades, ainda mais se tratando de America Latina.

Arriscando em sua ideia Chueca Goitia afirma que a missão do urbanista contemporâneo não é alargar ruas, avenidas, e que essas atitudes são ultrapassadas, e somente servem para a cidade do negócio e em nada resolve o problema maior demográfico das cidades.

La misión del urbanista consiste en articular lo más acertadamente posible La periferia de hoy será el centro o centro vitales del futuro. En esta planificación externa la más importante es la ordenación de los ejes de trafico fundamentales y la localización de la diversas funciones: centro comerciales, negocios, barrios residenciales, zonas verdes, zonas de recreo y deporte, y por ultimo las industrias (2011, p. 244).

As indústrias deveriam ser cuidadosamente planejadas, e, ao ver da autora, localizadas fora da cidade, para serem evitados os danos causados por ela. Todavia, outros estudiosos emitem diferente opinião de como um urbanista deverá planejar a cidade, melhorando-a, de acordo com Borja (2005, p. 29).

La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio publico, espacio funcional polivalente que relacione todos con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas. Espacios urbanos cualificados culturalmente para proporcionar continuidades y referencias, hitos urbanos y entornos protectores, cuyas fuerzas significante trascienda sus funciones

aparentes. El espacio publico concebido también como instrumento de redistribución social, de cohesión comunitaria, de auto estima colectiva.

4.3 Patologias urbanas

O crescimento populacional nas cidades conduz a muitos problemas que se vão acumulando tanto no espaço como no tempo, e em algumas urbes são mais evidentes que em outras. Assim, examinem-se algumas das patologias urbanas elencadas pela autora. A saber:

1) Transporte público – O problema de acessibilidade nas grandes cidades toma proporções graves. As cidades se expandem, largam-se, tomando distâncias amplas, necessitando de transportes. Em verdade, só se prolonga a cidade se tiver algo que transporte seus transeuntes? Ou se inventará um transporte por causa da expansão da cidade? Todavia, a necessidade de transportes públicos para o traslado do dia a dia, e do traslado de maiores distâncias, é imprescindível e vital ao ser humano, como já foi dito por Cheuva Goitia no subcapítulo anterior. Se não existe acesso, meios de transportes públicos, todo planejamento espacial se anulará. É preciso que o poder público tenha vontade de encontrar a solução para este grave problema, que acarreta outro de teor importância e gravidade nas grandes cidades, que é automação do homem, causando um congestionamento desmesurado.

2) Congestionamento nas urbes – As cidades de hoje estão abarrotadas de automóveis particulares causando congestionamento sem medida, de espaço e tempo: de espaço por ser de grandes dimensões; e tempo por levar-se horas e horas no trânsito. O automóvel, por um lado, traz comodidade aos seus donos, e por outro concorre para uma avalanche de problemas para a cidade, como a poluição, o estresse. A cidade se adapta ao automóvel e não vice versa, principalmente cidades que foram moldadas conforme o modelo dos Estados Unidos, como é o caso do Brasil, ou seja, sacrificam-se a cidade em prol de avenidas para tráfego do automóvel, destruindo-se áreas verdes, etc. A falta de um transporte público de qualidade e digno para as pessoas faz com que, cada vez mais, alguns sacrifiquem

suas finanças para comprar um carro, inchando a cidade de automóveis particulares, e com suas mazelas anexadas. O Brasil tem um sério agravante que são os acidentes de trânsito. Basta observar-se o trânsito, particularmente nas grandes cidades e capitais, para ver colisões de pequenas e grandes proporções. A tirania do tráfego atrai uma das enfermidades deste século: o estresse.

3) A correria nas cidades, o estresse - Causado por problemas tipicamente urbanos – a) Os congestionamentos produzem uma sensação de tempo perdido, mas não é somente uma sensação, se perde tempo e dinheiro no trânsito; a pressa generalizada, pressa para tudo, para ir ao banco, para trabalhar, para comer. Nas cidades é-se mais cobrado, tem-se mais oportunidades e mais o que fazer; muitas vezes não sobrar tempo para o ócio, para o aconchego familiar, gerando o estresse e as vezes tem como consequência a depressão. Assim vai o desencadear de enfermidades geradas pela correria do dia a dia nas cidades.

4) Especulação do solo – Esse é um fator que requer estudos mais aprofundados, porém, comenta-se nesta pesquisa, de forma breve, mas pontual. Todos os arranjos de cidades com o intuito de melhorá-las conduzem a uma especulação imobiliária, ou seja, o crescimento do espaço urbano e seu planejamento são acompanhados pela valorização do solo urbano.

A referida especulação se dá por um conjunto de fatores a partir das relações sociais de seus habitantes, da integração com os equipamentos públicos, bem como a sua industrialização e o seu planejamento, e outros. Poderam ou não atrair investimentos, e quanto mais investimentos, maior a especulação do solo. Sendo assim, um círculo vicioso vai-se formando, levando à escassez do espaço urbano. A especulação do solo urbano deixa os pobres sem moradia, vivendo de forma subumana, a exemplo das favelas, casebres, palafitas, etc. Milton Santos, em seu livro *A Urbanização Brasileira*, se rebela no que se refere às questões especulativas do solo urbano. Diz ele que,

Havendo especulação, há criação mercantil da escassez, e o problema de acesso à terra e à habitação se acentua. Ma o déficit de residências também leva à especulação e os dois juntos á periferização da população mais pobre, e de novo o aumento do tamanho urbano. As carências em serviços alimenta a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedecem a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos

centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso (SANTOS 1993, p. 96).

Em outras palavras Lefebvre concorda com Milton Santos

Enquanto ligada as forças produtivas, e sendo ela própria força produtiva, a cidade é a sede do econômico e da monstruosa potência. Nela, no curso da história (a sua), o valor de troca venceu lentamente o valor de uso; essa luta se escreveu sobre as muralhas das cidades, sobre os edifícios, nas ruas; as cidades trazem seu vestígio, testemunham-na. Do mesmo modo, a cidade é a sede do poder político que garante o poder econômico do capital, que protege a propriedade (burguesa) dos meios de produção e organiza-o proibindo-lhes os excessos e a violência (LEFEBVRE 1999, p. 110).

Muitos são os autores que escrevem sobre essa patologia urbana, sendo a ideia central da especulação urbana o deslocamento da população pobre para as periferias, gerando outras tantas patologias.

Como resultados das patologias urbanas citadas acima (em verdade, não se sabe o que nasce primeiro, porque sempre um é consequência do outro) como exemplo, a falta de transporte público aumentará o número de automóveis particulares nas ruas e avenidas de uma cidade, causando um congestionamento no tráfego. A especulação imobiliária leva a problemas graves nos assentamentos periféricos, os quais são carentes de equipamentos públicos, saneamento básico, insegurança, marginalização, etc.

A especulação do solo pode não ser uma patologia, porém é um dos graves problemas urbanos que enseja muitas patologias e a desigualdade socioespacial.

Como última patologia refira-se uma que poderá ser a responsável por quase todas as patologias urbanas.

5) Corrupção – Não necessariamente é uma prática das urbes, no entanto, é nas cidades maiores onde mais se pratica, justo porque é nas cidades que há o poder político, onde o capital financeiro se movimenta intensamente. Desde os remotos tempos as cidades estavam relacionadas com a corrupção. Como também há uma forte ligação da corrupção com a política.

(...) las bolsas de pobreza que existen en las grandes urbes. Y algunos todavía en su crítica a la urbanización adoptan tonos casi bíblicos, aludiendo a la ciudad como el lugar que, al igual que la antigua Babilonia, es el compendio de la corrupción y el pecado, expresado hoy en términos de

congestión, tráfico, diseconomías, delincuencia o desorganización social (CAPEL; 1998, p.1).

A corrupção mina os princípios de boa administração, de equidade e de justiça social, dificulta o desenvolvimento econômico, com isso dificulta o desenvolvimento social. Ela estabelece uma ameaça para o Estado de direito, para a democracia e os direitos do Homem, faz perigar o funcionamento das instituições democráticas, bem como os fundamentos morais da sociedade. Situações como a morosidade e falta de transparência das práticas administrativas constituem contextos favoráveis à ocorrência de práticas de corrupção e infrações conexas, a corrupção nas urbes coloca em perigo a cidade, em todos os sentidos, ou empobrecendo seus habitantes e a cidade como um todo, e/ou sendo vista com descrédito por outras cidades, impedindo assim que haja negócios mercantis.

O que falta nas políticas públicas para prosperar uma cidade? Será que é falta de bons projetos? Ou se tem bons projetos? É falta de acompanhamento, de fiscalização? Ou não se sabe escolher nossos governantes? Ou a sociedade não se envolve nos projetos? Ou não deixam os seus cidadãos participar das decisões sobre a cidade? São muitas as questões que envolvem a complexidade em que se dá a corrupção. A única certeza é que a corrupção é um mal que atrasa, regride, que extirpa, que poda, uma cidade e obviamente seus habitantes. Foucault aborda o tema de forma simples e verdadeira.

Salen a la superficie, como temática fundamental de la historia, todos esos procesos oscuros que actúan en el ámbito de los grupos que se enfrentan por debajo del Estado y a través de la leyes. Es la historia oscura de las alianzas, de las rivalidades entre grupos, de los intereses escondidos o traicionados; la historia de las distracciones del derecho, de los desplazamientos de las fortunas (FOUCAULT, 1998:144).

A corrupção é igual em toda parte, em alguns países mais e em outros menos. O Brasil é marcado por fortes problemas de corrupções desde a sua descoberta. E quando este se tornou República trouxe consigo uma carga de dívidas fruto de corrupções remotas. Como reverter este estado de corrupção? O mundo está atento a políticos, banqueiros, empresários, famosos que estão envolvidos com algum tipo de corrupção, numerosos escândalos, vexames públicos e encarceramentos. Esse estado de coisas, que vem acontecendo, quer dizer que a corrupção está sendo punida, não como deveria, mas avançando pouco a pouco.

Antes a corrupção era tida como algo mais comum, onde os lesadores e lesados banalizavam. Atualmente se crê que a consciência não corruptível das pessoas que vivem na cidade, poderá até tardar, mas chegará. Sabe-se que não se acaba com a corrupção, todavia será tido pela sociedade civil como algo absurdo e marginal, tomado como um ato de violência contra os seres humanos. Em vista disso, obrigatoriamente como dever de cidadão, exige-se transparência das contas públicas; projetos urbanísticos que pensem na cidade como um todo, ou seja, que haja um olhar especial para a população que se encontra na periferia da cidade; fiscalização dos projetos; participação da sociedade; projetos demandados de baixo para cima, ou seja, demandados dos beneficiários, dentre outros.

E como para concluir toda esta análise, considere-se como se comporta a cidade segregada e quais suas consequências.

4.4 Cidades desiguais

A velocidade com que as cidades urbanas têm-se deparado é notável. Algumas se apresentam com sobrecarga de alguns serviços básicos, como água, esgoto, saúde, educação, o que vai distanciando uma cidade subdesenvolvida de outra desenvolvida, apesar de que, hoje, todas as cidades, com mais ou menos proporções vivem alguns caos, de dimensões e proporções diferentes ou iguais. E em função desses problemas a cidade se expande a seus limites, nascendo bairros, subúrbios, palafitas, favelas, enfim, a periferia e toda sorte de caos. A deterioração das cidades é a consequência mais visível da rapidez da urbanização.

Quase todos os países têm uma taxa maior de pessoas que vivem mais nas cidades do que as que vivem no campo, e o Brasil não foge a essa regra. A cada 10 brasileiros, 8 vivem nas cidades, agravando os problemas de ordem social, de infraestrutura, habitação e economia, bem como o ambiental, como a volumosa produção de lixo, sem o devido tratamento, nem na coleta e nem no manejo ecológico.

Entretanto, as sociedades clamam por uma intervenção urgente e emergente de cidades mais humanas. Querem uma reestruturação dos espaços voltados para o social. O que se vê e se sente é uma cidade totalmente inversa do

seu significado, com uma estrutura social de face dupla acentuada, ricos e pobres, uma sociedade cada vez mais fragmentada. A segregação interfere diretamente no modo de viver, no exercício efetivo dos direitos de cidadania. É como se se dividisse a cidade em troços⁵⁸ com várias complexidades, com seus pedaços desiguais, e onde cada um conhece o seu lugar e se sente diferente dos demais. "(...) é como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias e invisíveis, que definem o lugar de cada coisa e de cada um dos moradores" (ROLNIK, 2009, p. 41).

O contexto de estrutura urbana expressa (onde as desigualdades são existentes na cidade) tanto de localização residencial como da distribuição desproporcional dos equipamentos, serviços urbanos, da renda monetária e do bem-estar social. Para isso se coloca a questão da territorialidade como uma variável relevante a ser considerada sob a perspectiva do enfrentamento das desigualdades e da inclusão social.

A cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora da pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico, de que é o suporte, como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (e dos cortiços) pessoas ainda mais pobres. A pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial (SANTOS 2008, p. 10).

Quando se refere ao território, vai-se mais além que o espaço. Sim, remete-se à ideia do uso, da apropriação, da disposição de equipamentos e infraestrutura. É um troço dentro da cidade. Boaventura Santos (2000, p. 263) assume como pressuposto essa noção de espaço social, reconhecendo o espaço como socialmente construído e as relações sociais como espacialmente constituídas.

Magnani (*apud* DUQUE BRASIL, 2004, p.50) com uma visão antropológica vê às práticas materiais e simbólicas vinculadas a um determinado espaço. Em seus escritos, "pedaço" supõe um componente espacial como lastro para o seu componente de sociabilidade, referente à construção de vínculos e redes de relações sociais, como laços de parentesco, de vizinhança, de procedência e laços construídos por participação em atividades comunitárias. A ideia de "pedaço" significa "lealdade, reciprocidade, norma e código partilhado, sentimento de pertencimento". O autor referenda o termo dizendo:

⁵⁸ Troços de cidade é um sinônimo encontrado pela autora para diferenciar de pedaços de cidades, palavra utilizada Adaíza Spasoti em seu livro intitulado *Cidades em Pedaços*.

É no pedaço que se tece a trama do cotidiano: a vida do dia-a-dia, a prática do devoção, o desfrute do lazer, a troca de informações e pequenos serviços, os inevitáveis conflitos, a participação em atividades vicinais. Para uma população sujeita as oscilações do mercado de trabalho, a precariedade dos equipamentos urbanos e a um cotidiano que não se caracteriza, precisamente, pela vigência dos direitos de cidadania, pertencer a um pedaço significa dispor de uma referência concreta, visível e estável - daí a importância do caráter territorial na definição da categoria. MAGNANI (*apud* DUQUE BRASIL, 2004, p.50)

Spasoti (2001, p. 19) também ratifica que os pedaços de cidades

só o é por ser parte, isto é, por não ser o todo. Assim, o pedaço só encontra significado ao se reencontrar no todo. Ao se pensar em pedaço de uma cidade, não se está tratando de matéria morta, inanimada, isolada, mas de um espaço vivo relacionado com outros espaços entrelaçado historias, geografias, vidas e lugares.

Portanto, os troços dentro de uma cidade deverão ser tratados como um espaço de interação entre os residentes locais, isto é, entre os iguais, como também se relacionar com outros de outros troços de cidades e com os serviços públicos. Uma relação de cidadania, de respeito, de direitos e deveres. Para Koga, (2002, p. 33):

O território também representa o chão da cidadania, pois cidadania significa vida ativa no território onde se concretizam as relações sociais, as relações de vizinhança e solidariedade, as relações de poder.[...] O direito a ter direitos é expresso ou negado, abnegado, ou reivindicado a partir de lugares concretos: o morar, o estudar, o trabalhar, o divertir-se, o viver saudavelmente, o transitar, o opinar, o participar.

O desenho socioespacial brasileiro se apresenta heterogêneo no bojo de muitos espaços dentro da cidade, porém com certa homogeneidade dentro dos troços de um todo espaço, o que torna mais desigual e excludente, sendo na maioria desses troços que se perpetua a pobreza, com o aval do Estado, como justifica Sposati⁵⁹ (2001, p.159,160), tratando-se da cidade de São Paulo. Uma situação que se aplica à maioria das cidades do Brasil.

A situação de maior presença de risco social tem subjacente uma questão fundamental: a ausência do Estado nesses pedaços. Na condição de terras de fronteira, esses espaços são espaços de identidades difusas, como se ocupados por seres abandonados de São Paulo. A população se quer visível e o Estado as quer ocultar.

⁵⁹ Aldaiza Sposati é doutora em Assistência social, autora de vários artigos e livros sobre Políticas sociais e Gestão municipal. Seu foco principal é a relação da pobreza com o território, e a interferência do Estado. Teve participação direta na elaboração do Mapa de Inclusão/Exclusão Social de São Paulo.

Sposati afirma que para superar tal dificuldade, necessita de um modelo de cidade que faça cidade em todos os pedaços, ou seja, que cada troço de cidade seja autônomo, tenha seus próprios serviços, sendo o Estado propulsor desse direito.

E, ainda, quando se trata desses troços, dentro do país, com cidades altamente urbanizadas, que chegam a um percentual de mais 80% da população. Sendo assim, Villaça pontua que a cidade brasileira é hoje o país. Cada cidade brasileira pode representar um país pela sua diversidade cultural em todos os âmbitos.

O Brasil esta estampado nas cidades. Sendo o país, elas são a síntese das potencialidades, dos avanços e também dos problemas do país. [...] Nossas cidades são hoje o foco da injustiça social e da exclusão brasileiras. Nelas estão a violência, a baixa escolaridade, o precário atendimento à saúde, as más condições de habitação e transporte e o meio ambiente degradado. É a nova face da urbanização brasileiro (VILLAÇA, 2001, p. 28).

Então, a homogeneidade das favelas e das palafitas significará a negação do direito a cidade; portanto, a urbe se recorta de uma estratificação inigualável. Desde a legalidade do solo a sua ilegalidade, desde a formalidade a informalidade, desde a ordem a desordem. Os aspectos negativos citados podem reportar-se a um jeito de sobreviver a precariedade em que o indivíduo nasceu. O outro lado, a elite, vai-se defendendo como pode em sua organização espacial, com os condomínios fechados, e outras formas de defensivas, construindo uma cidade grande, uma capital, evidentemente delimitada, com uma homogeneidade entre si bastante significativa.

O quadro de contraposição entre uma minoria qualificada e uma maioria com condições urbanísticas precárias relaciona-se com todas as formas de desigualdade, correspondendo a uma situação de exclusão territorial. Essa situação de exclusão é muito mais do que a expressão da desigualdade de renda e das desigualdades sociais: ela é agente da reprodução da desigualdade de renda e das desigualdades sociais. Em uma cidade dividida entre a porção legal, rica, e com infra-estrutura, e a ilegal, pobre e precária, a população que está em situação desfavorável tem muito pouco acesso a oportunidades de trabalho, cultura e lazer (ROLNIK, 2002, p. 6).

Eduardo Marques⁶⁰ destaca o território como fator de reprodução da pobreza:

⁶⁰ Eduardo Marques é sociólogo, pesquisador do Centro de Estudos da Metrópole do Cebrap (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) e professor na USP. Autor do livro "São Paulo: Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais". Junto com Haroldo Torres, em entrevista à jornalista Flavia Marreiro da Folha de São Paulo, dia 5 de setembro de 2004.

A pobreza não apenas se espacializa, se espalha como um tapete, mas tem no território uma de suas facetas. É possível comprovar isso estatisticamente mas também com estudos qualitativos: grupos igualmente pobres em locais diferentes têm horizontes diferentes. Isso tem a ver com os contatos. A segregação muito intensa causa uma homogeneidade muito grande, faz com que não se tenham contatos, São os contatos que trazem o emprego, a troca entre modos de vida, a intensidade das relações sociais, o fluxo da riqueza para dentro das comunidades pobres (Folha de S. Paulo, 05/09/2004).

Nas cidades, os espaços se configuram de forma desigual, precária e segregada, com identidades sociais desvalorizadas, na verdade, gigantescos cinturões de pobreza, com seu espaço degradado, desqualificado, com poucos ou nada de equipamentos, além do acesso a esses ocorrer de forma débil, levando o indivíduo a se sentir fora do contexto social, com o sentimento de pertencimento a um estrato inferior notório.

No trabalho sobre Cidade e Justiça Social de David Harvey, é perceptiva a ligação da dinâmica urbana com a reprodução das desigualdades sociais, com uma distribuição perversa da riqueza; sendo assim, a pertinência de investimentos concentrados se configuram como territórios de exclusão socioespacial. Como Koga (2002, pag.106) se refere:

Parece se fazerem necessárias novas formas de resgatar o pertencimento ao lugar, a cidade. Neste sentido, as metodologias de representação das desigualdades e, ao mesmo tempo, da totalidade da cidade contribuem para uma identificação maior dos cidadãos com o conhecimento do lugar.

É onde o indivíduo se sente gente, é onde bem ou mal é conhecido, reconhecido e conhece tanto seus pares como o seu troço de cidade, e estabelece relações de pertencimento. E a desigualdade continua, onde se está tornando cada vez mais descarada e violenta e com o aval do Estado, que cruza os braços, pouco fazendo para diminuir as desigualdades econômico-sociais, ou pior: criando normas propositais de diferenciação, como o exemplo citado por Rolnik; o lixo em um bairro de “ricos” é recolhido todos os dias, ou mesmo duas ou mais vezes, e em um bairro de “pobres” uma vez na semana”, quando muito, e ainda sem infraestrutura, sem saneamento básico. “São evidências claras de políticas discriminatórias por parte do poder público” (2009, p.43).

Percebe-se que somente os bairros estão segregados, mas os espaços públicos de ócio, por exemplo, que deveriam ser comuns a todos, também estão diferenciados, a segregação espacial, onde é visível, de um lado, andam os “nobres

da cidade”⁶¹, com seus trajes de gala e um ar imponente e do outro a “plebe da cidade”⁶² com seus trajes esfarrapados e um jeito humilhado. E a discriminação se estabelece como algo normal. E ambos interiorizam tanto o ar de superioridade como o ar de inferioridade, e consciente ou inconscientemente se exteriorizam. Logo, as pessoas pobres perdem a noção do que é ser humilhado, incorporando a humilhação como algo natural.

Ratifica-se que o aumento populacional nas cidades traz problemas de todas as ordens, social, econômica, de transporte, de habitação, de infraestrutura, de saúde, de educação, de relacionamento, de vizinhança, dentre outros, e ainda se confirma que o Brasil está marcado desde sua descoberta por situações de dependência. Assim resume o doutor em Sociologia da Universidade de São Paulo, Leonardo Mello *apud* Márcia Correia⁶³:

Primeiro, fomos colônia, depois, satélite do capitalismo comercial, sobretudo inglês. Em seguida, o Brasil foi mercado para os produtos industrializados dos países ricos. E hoje, somos abrigo rentável para o capital especulativo da finança global.” E completa: “Nada precisava ter sido assim. Foi uma escolha das classes dominantes e que os dominados não tiveram força para reverter.

Leonardo Mello ainda destaca que a renda está concentrada nas mãos de poucos. “Falta aos responsáveis políticos colocar o público acima do privado”.⁶⁴

De todas as maneiras tudo acontece na cidade, o bom e o ruim, como bem expõe Chris Abani *apud* Davis (2007, p. 37): “Dejó que su mente navegara con la mirada perdida em la ciudad, mitad degradación, mitad paraíso. ¿Cómo podía un lugar tan violento y horrible, ser al mismo tiempo tan maravilloso?”

Também Patrick Geddes na capa do livro Planeta de Ciudades Miseria de Mike Davis se reporta criticamente à cidade como sinônimo de degradação: “Degradación, semidegradación y superdegradación urbana ... en eso se ha convertido la evolución de las ciudades”.

⁶¹ Uma forma pejorativa que a autora encontrou para definir os que detêm o poder por meios econômicos, conseqüentemente galgando posição de elevado status na sociedade.

⁶² Plebe quer dizer pessoas de classe inferior, gentalha.

⁶³ Artigo “Pobreza e desigualdades têm múltiplas causas” de Márcia Correia. Universidade Metodista de São Paulo, Espaço e cidadania - <http://www.metodista.br/cidadania/numero-40/pobreza-e-desigualdade-tem-multiplas-causas>

⁶⁴ Idem

Apesar de em alguns momentos estar-se confiante em que se poderá mudar a situação caótica em que a maioria das pessoas vivem. Davis entende que o Estado tem interesses propositais em segregar a cidade,

La segregación urbana no es un status quo congelado, sino más bien una incesante guerra social en la que el Estado interviene en nombre del progreso, del embellecimiento e incluso de la justicia social, para redibujar las fronteras urbanas en beneficio de propietarios de terrenos, inversores extranjeros, elites nacionales y clases acomodadas (2007, p. 136).

Logo, as pessoas que se encontram nesses espaços socialmente excluídos, na sua maioria, incorporam esse estado, um estado de sociedade desigual e injusta, como sendo natural, externando sua condição de miseráveis.