

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ENFERMAGEM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA
MESTRADO ACADÊMICO EM SAÚDE COLETIVA

LUÍSA HORN DE CASTRO SILVEIRA

**ROTAS INTERROMPIDAS:
(I)MOBILIDADE URBANA, SAÚDE E BARREIRAS INVISÍVEIS NA CIDADE**

PORTO ALEGRE

2018

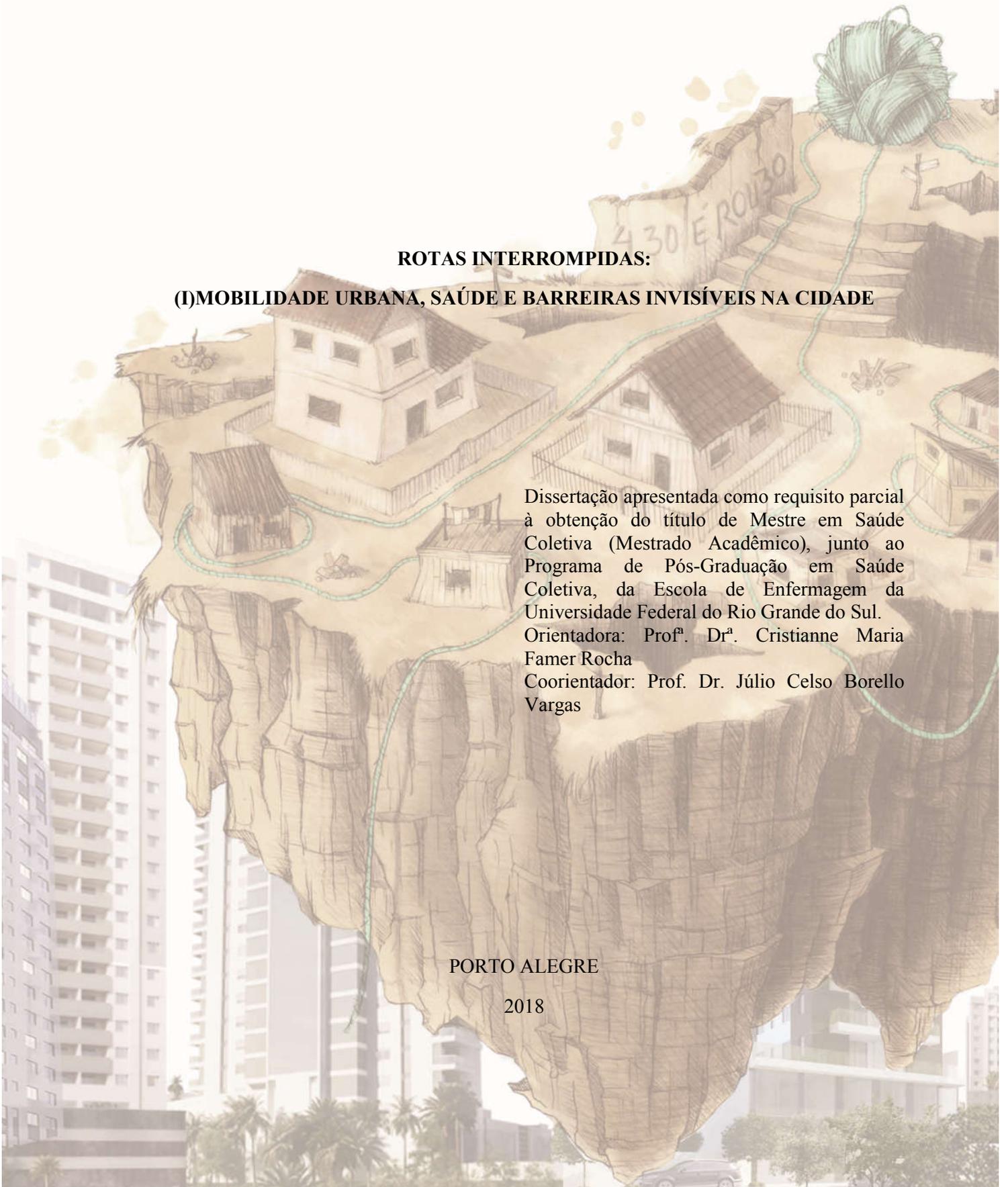
LUÍSA HORN DE CASTRO SILVEIRA

**ROTAS INTERROMPIDAS:
(I)MOBILIDADE URBANA, SAÚDE E BARREIRAS INVISÍVEIS NA CIDADE**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Saúde Coletiva (Mestrado Acadêmico), junto ao Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
Orientadora: Prof.^ª Dr.^ª Cristianne Maria Famer Rocha
Coorientador: Prof. Dr. Júlio Celso Borello Vargas

PORTO ALEGRE

2018



CIP - Catalogação na Publicação

Silveira, Luisa Horn de Castro

Rotas interrompidas: (i)mobilidade urbana, saúde e barreiras invisíveis na cidade / Luisa Horn de Castro Silveira. -- 2018.

81 f.

Orientadora: Cristianne Maria Famer Rocha.

Coorientador: Júlio Celso Borello Vargas.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Porto Alegre, BR-RS, 2018.

1. Mobilidade Urbana. 2. Saúde Urbana. 3. Segregação Sócioespacial. I. Rocha, Cristianne Maria Famer, orient. II. Vargas, Júlio Celso Borello, coorient. III. Título.

LUÍSA HORN DE CASTRO SILVEIRA

ROTAS INTERROMPIDAS:

(I) MOBILIDADE URBANA, SAÚDE E BARREIRAS INVISÍVEIS NA CIDADE

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Saúde Coletiva (Mestrado Acadêmico), junto ao Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovada em 09/07/2018

Prof. Dr. Camilo Darsie de Souza (membro da banca)
Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC)

Prof. Dr. Fernando Freitas Fuão (membro da banca)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof^a. Dr^a. Simone Mainieri Paulon (membra da banca)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof^a. Dr^a. Cristianne Maria Famer Rocha (orientadora)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof. Dr. Julio Celso Borello Vargas (coorientador)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, pai e madrastra, que compõem o tripé de amor incondicional que me sustenta a cada passo dado;

Ao Diego, em quem sempre encontro combustível nas horas de cansaço, socorro nas horas de dificuldade e fontes infinitas de incentivo;

À Cris, orientadora, amiga e inspiração, pela confiança generosa na minha capacidade e por ter me conduzido por caminhos antes inimagináveis;

Ao Júlio, por ter me acolhido no Projeto HUM/MUS, sem o qual nada disso seria possível, e por ter trazido um novo universo de saberes para enriquecer esse trabalho;

Aos colegas do Projeto HUM/MUS Porto Alegre – Bibiana, Sabrina, Lourenço, Desirée e Amanda Faraco – pela inabalável disposição e descontração, tornando todo esse percurso mais leve e divertido;

A todas(os) entrevistadoras(es) e colaboradoras(es) que passaram pelo Projeto HUM/MUS, por possibilitarem ver a cidade através de muitos olhos. E, em especial, às pessoas que compartilharam suas histórias para dar vida a esse trabalho.

RESUMO

A estrutura urbana afeta as condições de deslocamento da população no território. Quando as cidades oferecem possibilidades de circulação que incentivam hábitos saudáveis, isso causa efeitos positivos na saúde e bem estar. Promover a mobilidade urbana saudável é um desafio, em especial, nas grandes cidades onde o processo de urbanização ocorreu de forma rápida e descontrolada, e nas quais o uso de automóveis aumentou drasticamente nas últimas décadas. O problema se intensifica nas regiões periféricas ou marcadas por desigualdades socioeconômicas. Nesses casos, além dos fatores físico-estruturais, somam-se questões de ordem subjetiva que dificultam a mobilidade e inibem uma parcela da população de usufruir dos espaços da cidade. Essas questões subjetivas são chamadas, nesse trabalho, de “barreiras invisíveis”. O objetivo do estudo foi problematizar os modos pelos quais a mobilidade urbana saudável é afetada por barreiras invisíveis na Região Cruzeiro, em Porto Alegre. Para realizar essa investigação, foi utilizado um método qualitativo de pesquisa-intervenção. As informações obtidas foram analisadas sob o referencial pós-estruturalista, dialogando com teorias dos autores Michel Foucault e Zigmunt Bauman. As barreiras invisíveis encontradas estão relacionadas à sensação de isolamento da Região Cruzeiro em relação ao resto da cidade, à atmosfera de medo e insegurança, ao domínio dos grupos de tráfico e aos processos de segregação (re)produzidos no local. Também foram discutidos os meios encontrados para desviar de alguns desses obstáculos, a partir das vivências de moradores locais. As reflexões geradas suscitaram discussões sobre as relações de poder perpetradas no contexto da vida urbana contemporânea.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Saúde Urbana. Segregação Socioespacial.

ABSTRACT

The urban structure affects the conditions of population's mobility on the territory. When cities offer possibilities of circulation that encourage healthy habits, this has positive effects on health levels and well-being. Promoting healthy urban mobility is a challenge, especially in large cities where the urbanization process happened in a rapid and unplanned way, and in which the use of cars has increased dramatically in the last decades. The problem is intensified in peripheral regions or with socioeconomic inequalities. In these cases, in addition to the physical-structural factors, there are subjective issues that hinder mobility and inhibit a portion of the population from enjoying the city's spaces. These subjective issues are called, in this work, "invisible barriers." The aim of the study was to problematize the ways in which healthy urban mobility is affected by invisible barriers in the Região Cruzeiro, in Porto Alegre (RS – Brazil). To carry out this investigation, a qualitative method of research-intervention was used. The information obtained was analyzed under the post-structuralist framework, dialoguing with the theories of Michel Foucault and Zigmunt Bauman. The invisible barriers founded are related to the feeling of isolation of Região Cruzeiro from the rest of the city, to the atmosphere of fear and insecurity, to the dominance of the traffic groups and to the processes of segregation (re)produced locally. Also discussed were the means found to deviate from some of these obstacles, based on the experiences of local residents. The reflections generated led to discussions about the power relations perpetrated in the context of contemporary urban life.

Keywords: Urban Mobility. Urban Health. Socio-spatial Segregation.

SUMÁRIO

1. ESCOLHA DA ROTA E INÍCIO DO TRAJETO	8
1.1. Refazendo os passos que trouxeram ao ponto de partida	8
1.2. Sobre o Projeto <i>Health Urban Mobility</i> /Mobilidade Urbana Saudável (HUM/MUS)..	11
1.3. Barreiras invisíveis de mobilidade	14
1.4. Direcionando o olhar ao longo do percurso	16
2. PREPARANDO A MOCHILA: BAGAGEM TEÓRICA	18
2.1. Breve sobrevoo sobre a história da Saúde Urbana	18
2.2. O contexto brasileiro em políticas urbanas	21
2.3. Mobilidade Urbana, saúde e desigualdade socioespacial	23
3. CONHECENDO A PAISAGEM.....	27
4. BÚSSOLA METODOLÓGICA	32
4.1. Reconhecendo o terreno.....	32
4.2. Trocando as lentes	33
4.3. Minimizando o impacto das pegadas: cuidados éticos	35
4.4. Para ver além do invisível: método de análise	36
5. “A ILHA CRUZEIRO”	38
5.1. Descrição da imagem e componentes da análise	40
5.2. Abismos e distâncias.....	41
5.3. Atmosfera de medo e o perigo da queda.....	49
5.4. Muros grossos e paredes finas.....	56
5.5. Pontes e rotas alternativas	63
6. A CHEGADA: CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	69
REFERÊNCIAS	72
ANEXO 1 – CALENDÁRIO DO CURSO DE VIDA.....	80

1. ESCOLHA DA ROTA E INÍCIO DO TRAJETO

1.1. Refazendo os passos que trouxeram ao ponto de partida

Esta Dissertação é resultado de inúmeros caminhos cruzados e fortuitos encontros. Habitar uma metrópole – onde tantas pessoas podem dobrar juntas as mesmas esquinas, sem nunca tocar na vida do outro – faz alguns encontros parecerem mesmo obra da sorte ou do acaso. Ou talvez, fruto de um esforço consciente para fazer alguns desvios. Esse cenário urbano, cheio de contrastes e controvérsias, é o que dá o pano de fundo para as discussões que estão por vir.

A cidade em questão é Porto Alegre (RS – Brasil), local com o qual convivo desde os primeiros anos de vida. Nascida em uma cidade do interior, a mudança para a capital no início dos anos noventa poderia ser considerada o ponto de partida dessa história que combina encanto e incômodo pela vida urbana. Tendo mudado de endereço algumas vezes, sempre na região mais central da cidade, existem caminhos marcados de lembranças e nostalgia, entre cantos que circulei em diferentes fases da vida, constituindo um mapa vivo de afetos. É assim que percebo a cidade: viva. E construída não só por asfalto e concreto, mas pelo cotidiano de seus habitantes.

Entre as rotas mais marcadas na memória, está o trajeto de ônibus entre as avenidas João Pessoa e Bento Gonçalves, percurso diário para chegar à Universidade em que me formei psicóloga. O curso de Psicologia foi um importante degrau na direção de buscar sentido e encontrar respostas, mas também criou novos questionamentos e proporcionou abrir os olhos para outras realidades. O interesse pela Psicologia Comunitária e pela Saúde Pública fez escolher estágios que levaram a percorrer territórios da cidade, até então, desconhecidos para mim – sem, nem mesmo, ser preciso ir muito longe.

O Estágio de Clínica no Centro de Saúde Santa Marta, em 2010, foi exemplo disso. Esse Serviço é referência para a área que abrange o Centro Histórico da cidade, o que faz com que o público atendido tenha um padrão econômico mais favorecido do que se vê em boa parte das Unidades de Saúde do Sistema Único de Saúde (SUS). No entanto, havia uma comunidade, conhecida como Vila Chocolateiro, que fugia desse padrão, sendo o local de onde vinham os usuários com maior vulnerabilidade econômica. Curiosa, resolvi passar caminhando por onde se situava a comunidade. Surpreendi-me ao perceber que, em pleno Centro Histórico, entre importantes prédios governamentais, e escondidas por um muro de

concreto, estavam várias casinhas feitas de tábuas de madeira, com muito lixo entre elas. No meio do lixo, pessoas. O choque por me deparar com a pobreza negligenciada somou-se ao estranhamento de nunca tê-la percebido antes, mesmo tendo passado inúmeras vezes por ali. Uma paisagem que era relativamente habitual na minha tão conhecida cidade abriu-se, revelando uma realidade totalmente diferente da minha.

Figura 1: Vila Chocolatão em 2011, pouco antes da remoção.



Fonte: <http://viladochocolatao.blogspot.com.br/p/fotos.html> (2017)

Até hoje, o hábito de “espiar” entre muros – reais ou simbólicos – segue acompanhando meus passos, mas a cidade, como organismo vivo que é, não permanece a mesma. A Vila Chocolatão sofreu uma remoção e agora se situa na parte leste da cidade, distante do centro. Iniciei o Mestrado em Saúde Coletiva com o desejo de estudar comunidades como essa e a forma como elas se relacionam com a cidade como um todo – pensando nos possíveis efeitos dessas (difíceis) relações na saúde dos seus moradores.

Por sorte, no meio do caminho, “esbarrei” em um projeto de pesquisa em andamento, denominado *Health Urban Mobility*/Mobilidade Urbana Saudável (HUM/MUS), um estudo que visa entender o impacto da (i)mobilidade cotidiana na saúde e bem-estar, comparando diferentes grupos sociais que vivem em cidades do Brasil e do Reino Unido¹. Esse encontro proporcionou a formulação de um novo objeto de pesquisa: as barreiras invisíveis que dificultam a mobilidade (circulação pelo território) da população urbana, especialmente em bairros que são marginalizados – no sentido de deixados à margem dos recursos e oportunidades oferecidos pela cidade. Também, juntamente com a inserção nesse Projeto, pude conhecer mais de perto um novo cenário de Porto Alegre e adotá-lo como campo de pesquisa: a Região Cruzeiro.

¹ Mais informações no site oficial da pesquisa: www.hum-mus.org

A busca por conceitos para tentar descrever a Região Cruzeiro foi uma tarefa que se atualizou constantemente durante o curso da pesquisa. Tentei evitar, desde o início, a utilização de expressões como “bairro de baixa-renda” ou “periferia” para escapar da definição puramente econômica e da denotação de uma distância apenas geográfica em relação ao centro. O que se quer destacar é “uma distância *sociológica* a um centro, sendo este definido pela diversidade e pela densidade das relações sociais, pela intensidade da vida cívica, pelo acesso à informação, pela aglomeração de recursos culturais, políticos, econômicos, etc” (DOMINGUES, 1994/5, p.7, grifo meu). Dizer “periferia” soa equivocado, levando em conta que muitas regiões com essas características não estão necessariamente distantes do centro, e é especialmente esse contraste econômico e social entre localidades vizinhas que me instiga. Como são produzidas essas separações tão sutis dentro de um mesmo espaço geográfico?

Ao mesmo tempo, o fator “renda” também é muito relativo, já que dentro de uma região considerada de baixa renda podem existir disparidades econômicas, como é o caso da região estudada. Por esse motivo, o conceito “favela” também não é adequado, pois nem toda a região de baixa renda tem características de favela. Segundo o IBGE (2011), o que popularmente conhecemos por diferentes nomes, dependendo da região do Brasil – favela, comunidade, vila, grotão, mocambo, entre outros – chama-se *aglomerado subnormal*: um conjunto de unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade, irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e, comumente, carência de serviços públicos essenciais (coleta de lixo, rede de esgoto, iluminação pública etc). Na cidade de Porto Alegre, é comum vermos esses aglomerados mesclados com áreas de habitação formal, especialmente em bairros de nível econômico mais baixo. Nessa lógica, quando se fala de acesso a direitos, as favelas seriam a forma mais radical de marginalização nas cidades, o que faz pensar em diferentes níveis e procedimentos possíveis de segregação. A palavra “favela” não é a mais utilizada no vocabulário do porto-alegrense, que normalmente prefere o termo “vila”. Dependendo do contexto em que se fala, “vila” serve para designar, tanto as grandes áreas de baixa renda de um modo geral (não necessariamente com moradias precárias), quanto os aglomerados subnormais, ou favelas propriamente ditas. Raquel Rolnik (1988) utiliza o conceito “territórios populares” para abarcar de forma mais ampla todos esses significados.

Outro termo bastante usado pelos profissionais da saúde e nas ciências humanas e sociais, especialmente desde as décadas 70 e 80 (SAWAÍÁ, 2009), é “comunidade”, palavra,

muitas vezes, carregada de um caráter idílico e saudosista (SAWAÍÁ, 2009; BAUMAN, 2003). Reconhecendo o perigo de usar esse conceito de forma salvacionista, como problematiza Zigmunt Bauman (2003), considero-o atraente, não só por ser amplamente utilizado e estar impresso nas falas de pessoas que participaram desse estudo, mas por implicar uma relação de coexistência entre os sujeitos (DOMINGUES; FRANCO, 2014). Por essas razões, elegi a palavra “comunidade” para falar do território em questão, mas sem deixar de tomar emprestados, em alguns momentos, outros termos cunhados por autores, com os quais dialogo nessa pesquisa, e pelos participantes do estudo.

Para seguir falando da construção dessa Dissertação, é importante contar mais detalhadamente sobre o Projeto HUM/MUS, de modo a compreender a abrangência desse estudo, assim como a minha inserção no Projeto, e delimitar exatamente como foi desenhada a minha pesquisa dentro desse processo mais amplo.

1.2. Sobre o Projeto *Health Urban Mobility*/Mobilidade Urbana Saudável (HUM/MUS)

“Mobilidade urbana saudável” é o conceito que trata de como a estrutura física das cidades afeta a mobilidade da população e como esta se relaciona com a saúde e o bem estar coletivos. A mobilidade urbana se refere às condições de deslocamento de uma determinada população no território urbano para exercer suas atividades, que dependem tanto das possibilidades dos grupos populacionais de transitarem pelo espaço da cidade, quanto da infraestrutura oferecida pela cidade (ARAÚJO et al, 2001). As cidades podem ser planejadas e organizadas de forma a oferecer melhores condições de deslocamento que incentivem hábitos saudáveis, porém, quando a qualidade de vida dos habitantes não é considerada prioridade, as consequências afetam negativamente os níveis de saúde da população, podendo ser, inclusive, fatais (WHO, 2016).

Em consonância com essa preocupação, o projeto HUM/MUS visa compreender como a estrutura física das cidades afeta a mobilidade urbana e como esta se relaciona com a saúde da população em diferentes tipos de vizinhança no Brasil e no Reino Unido. No Sul Global, o rápido crescimento do uso de automóveis e a pouca valorização e investimento na locomoção a pé e de bicicleta impactam o cotidiano dos habitantes, em especial, da população urbana pobre e de baixa renda. De forma semelhante, a tendência do Norte, em especial no Reino Unido, é de diminuição da atividade física associada à ampla utilização do automóvel que, em conjunto com outros fatores, contribui para o aumento de índices de obesidade (HUMPROJECT, 2016). A parceria e cooperação internacional é uma das características

fortes do Projeto e, dessa forma, a pesquisa está dividida em quatro equipes, uma em cada cidade escolhida para a realização da investigação: Oxford (Reino Unido), Brasília, Florianópolis e Porto Alegre (Brasil).

Em cada cidade, três vizinhanças foram selecionadas para a realização do estudo, sendo duas de baixa renda e uma de renda média. O estudo se caracteriza por uma abordagem multimétodo, composta por um levantamento quantitativo em larga escala utilizando-se um questionário e dois estudos qualitativos posteriores – Biografias de Mobilidade e Métodos Móveis. O instrumento quantitativo é um questionário composto por 16 blocos, que representam um conjunto de escalas abordando impressões sobre o bairro, comportamentos de viagem, atitudes em relação a diferentes meios de transporte disponíveis, além de hábitos de saúde e dados epidemiológicos.

As modalidades de investigação qualitativa, citadas acima, foram desenvolvidas pelos próprios pesquisadores do Projeto HUM/MUS, baseados em outros estudos sobre mobilidade urbana realizados pela equipe de Oxford. As Biografias de Mobilidade são entrevistas narrativas em que o participante relata suas experiências de mobilidade ao longo da vida. Nos Métodos Móveis, o pesquisador acompanha um trajeto cotidiano do entrevistado (a pé, de bicicleta ou outros meios de transporte) e grava esse percurso, registrando a experiência singular do participante em seus caminhos diários. Dentre os participantes que responderam ao questionário, dez em cada vizinhança serão convidados a participar dessa etapa qualitativa, que ainda está em fase de execução.

Alguns critérios foram definidos para a escolha das áreas de estudo, após visitas *in loco* nas quatro cidades. Em Porto Alegre, a vizinhança de renda média selecionada se situa no bairro Menino Deus e as duas vizinhanças de baixa renda fazem parte de uma mesma região, a Grande Cruzeiro. A diferença entre as duas vizinhanças de baixa renda está nas características de desenvolvimento e tecido urbano. Uma delas, denominada Tronco, possui traçado urbano irregular, com geometria típica de assentamento informal, e a outra, denominada Cruzeiro, possui traçado urbano formal, com padrão uniforme de quarteirões retangulares. Essa distinção pode ser visualizada na Figura 2, em que é perceptível que a vizinhança Cruzeiro (destacada na cor lilás) está dividida majoritariamente por quadras retas, enquanto a Tronco (destacada na cor laranja) tem um desenho menos padronizado. Essa distinção tem o objetivo de comparar o impacto que essa diferença estrutural causa na mobilidade, em locais com padrão econômico semelhante. Tanto a vizinhança de renda média

(Menino Deus) quanto as vizinhanças de baixa renda (Região Cruzeiro) estão a menos de 10km da área central da cidade, de modo que a distância do centro não fosse um fator que as diferenciasse em termos de mobilidade.

Figura 2: Mapa das vizinhanças Cruzeiro (destacada em lilás) e Tronco (em laranja).



Fonte: hum-mus.org (2017)

Na primeira fase de coleta do estudo, como dito anteriormente, foi feita uma investigação quantitativa através de um questionário em profundidade, aplicado na residência dos participantes, em conjunto com a aferição de medidas antropométricas (altura, cintura, peso e pressão arterial). Foram feitas em torno de 300 entrevistas em cada uma das vizinhanças da Região Cruzeiro entre março e outubro de 2017. A coleta na vizinhança do Menino Deus ocorreu posteriormente, de novembro de 2017 a janeiro de 2018.

Para tornar possível essa robusta produção de dados, foi prevista no Projeto a contratação de quinze entrevistadores, que teriam a função de aplicar os questionários nas residências sorteadas para a amostra. Em Porto Alegre, os entrevistadores inicialmente recrutados eram todos moradores da Região Cruzeiro, em sua maioria Agentes Comunitários de Saúde (ACS) das Unidades de Saúde locais. A escolha por esse perfil de entrevistadores

foi uma estratégia de integração da pesquisa com a comunidade, usando o saber local para facilitar o processo de coleta.

Minha participação no Projeto HUM/MUS iniciou alguns meses antes do início da coleta na Região Cruzeiro, entre final do ano de 2016 e início de 2017, quando me inseri na equipe com a função de Supervisora de Campo. Como principal tarefa, assumi o papel de acompanhar e supervisionar o trabalho dos entrevistadores, desde o recrutamento e capacitação para realizar as abordagens, até o monitoramento periódico de desempenho. Além do contato direto com os entrevistadores, para auxiliar na atividade em campo, esse acompanhamento foi organizado da seguinte forma: todas as segundas-feiras, no final da tarde, eu, outros membros da equipe e os entrevistadores nos reuníamos nas chamadas Reuniões de Monitoramento, para passar os dados das entrevistas feitas e conversar sobre o trabalho realizado durante a semana. Essas reuniões ocorriam na própria Região Cruzeiro, primeiro em uma sala cedida pelo Centro de Saúde Vila dos Comerciários (popularmente chamado de Postão da Cruzeiro), depois em um espaço dentro do Centro Comunitário Vila Orfanatório (CENCOR).

As Reuniões de Monitoramento criaram, especialmente na fase inicial da coleta, um espaço de muitas trocas e aprendizados com a população local. Ao mesmo tempo em que nós, pesquisadores, exercíamos uma função formadora, proporcionando um aprimoramento das habilidades de pesquisa aos trabalhadores parceiros, eles traziam suas visões e opiniões sobre a execução da pesquisa, além das suas próprias experiências e percepções sobre a mobilidade na Região Cruzeiro, como moradores, trabalhadores e, a partir do contato com a pesquisa, também como pesquisadores. Foi esse ambiente tão múltiplo e rico de falas e olhares vindos de diferentes contextos que proporcionou a execução do estudo dessa Dissertação, sobre o qual voltaremos a falar agora.

1.3. Barreiras invisíveis de mobilidade

O estudo aqui proposto nasce do encontro entre a vontade de entender processos de saúde e doença em algumas comunidades urbanas e o tema da mobilidade urbana saudável. Esse tema apresentou-se como um novo universo, repleto de diferentes visões e jeitos de fazer pesquisa, enriquecido pela multiplicidade de saberes envolvidos: urbanismo, epidemiologia, ecologia, sociologia, geografia, entre tantos outros. Usando as palavras de Sandra Pesavento (1999, p. 9), “sendo a cidade, por excelência, ‘o lugar do homem’, ela se presta à multiplicidade de olhares entrecruzados que, de forma transdisciplinar, abordam o real na

busca de cadeias de significados” (grifos da autora), por isso, o estudo sobre as cidades deve ser plural e “poliocular” (PESAVENTO, 1999, p. 9). A transdisciplinaridade pressupõe não apenas a justaposição de disciplinas, mas uma integração visando o compartilhamento de um campo teórico e operacional em comum (ALMEIDA FILHO, 1997).

O encanto ao me deparar com essa diversidade foi imediato, mas, ao mesmo tempo, tive que recuar e refletir sobre como eu, pesquisadora da Saúde Coletiva, de referencial pós-estruturalista e formação em Psicologia, poderia dar uma contribuição instigante – e diferenciada – para pensar esse tema. A escolha pelo estudo das subjetividades fez voltar o olhar para as barreiras “invisíveis” que dificultam o livre trânsito de moradores de alguns bairros pelo território mais amplo da cidade.

Por barreiras invisíveis, entende-se aquilo que vai além da estrutura física da cidade. Essa é uma expressão utilizada nas discussões sobre Direito à Cidade, que é a luta pela utilização do espaço urbano de forma equânime pelos seus habitantes. Nessa concepção, a garantia de mobilidade é essencial para a efetivação de outros direitos como educação, saúde e lazer. A utilização do espaço urbano de forma justa depende tanto de fatores concretos, como uma boa oferta de transporte coletivo e manutenção de vias públicas (que podem apresentar obstáculos, como buracos, alagamentos, vegetação sem poda etc.), quanto de fatores culturais, psicológicos, sociais e econômicos (FELTRAN, 2016). Em geral, essas barreiras visíveis e invisíveis atuam juntas para reforçar a segregação social existente nas grandes cidades. “É a este movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano que os estudiosos da cidade chamam de segregação espacial (...) como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias, que definem o lugar de cada coisa” (ROLNIK, 1988).

Com o intuito de mergulhar mais a fundo no conceito de barreiras invisíveis, fui buscar auxílio em dois autores que dedicaram suas obras à problematização das relações humanas na sociedade moderna e pós-moderna: Michel Foucault e Zygmunt Bauman. Para Foucault, como discorre, muito didaticamente, Roberto Machado no prefácio de “Microfísica do Poder” (1979), as práticas e relações de poder estão disseminadas por toda a estrutura social e são uma “forma de organização do espaço (...) uma técnica de distribuição dos indivíduos através da inserção de corpos em um espaço individualizado, classificatório” (p. XVII). Essas práticas, ainda de acordo com a explicação do autor, não precisam de um espaço fechado para se realizar, estão presentes no campo social e, conseqüentemente, no cotidiano

da pólis. Entendo que as relações de poder e seus dispositivos são conceitos intrinsecamente ligados a algumas das barreiras invisíveis que dificultam a utilização equânime do espaço urbano.

Antes mesmo de me aventurar a descortinar as relações que se estabelecem no território urbano, quando estava apenas me aproximando do tema das cidades, Bauman foi o autor que me acompanhou e ajudou a compreender a complexidade da vida urbana na contemporaneidade. Jane Jacobs (2011) define as grandes cidades da seguinte forma: “as metrópoles não são apenas maiores que as cidades pequenas (...) diferem das cidades pequenas e dos subúrbios em aspectos fundamentais, e um deles é que as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos” (p. 30). É sobre esse desafio de compartilhar o mesmo espaço com grupos de desconhecidos, ilustrando a vida pós-moderna e seus processos de exclusão, isolamento e conflito, que Bauman discorre em algumas de suas obras, como “O mal-estar na pós-modernidade” (1998), “Comunidade: a busca por segurança no mundo atual” (2003), “Confiança e medo na cidade” (2009), entre outros. Por essa razão, considero sua contribuição essencial para a análise.

Assim, ao percorrer o caminho dessa pesquisa, fui guiada por conceitos abordados por esses dois autores, de modo a direcionar o olhar para as barreiras invisíveis que pudessem ser destrinchadas, dissecadas, a partir da teoria dos filósofos que me acompanharam.

1.4. Direcionando o olhar ao longo do percurso

Essa pesquisa, enfim, se propõe a pensar a seguinte questão: como a mobilidade urbana saudável é afetada por barreiras invisíveis na região estudada? Ou, usando o referencial foucaultiano, que regimes de verdade² dificultam ou regulam a livre (e saudável) circulação das pessoas pelo território urbano? Quais os regimes de verdade que operam(os) nas cidades que nos impedem de circular livremente?

A pesquisa pós-estruturalista faz uma crítica ao positivismo e ao pós-positivismo, que se baseiam na lógica e na dedução para representar relatos objetivos da realidade – ainda que o pós-positivismo reconheça que só é possível representá-la parcialmente, visto que os

² Regimes de verdade entendidos como estratégias de manutenção da ordem, possíveis através de técnicas que produzem e perpetuam verdades, regulando a vida dos sujeitos e a forma como interpretam o mundo (FOUCAULT, 2009).

métodos são sempre imperfeitos. As perspectivas pós-estruturalistas ou pós-modernas³ defendem que a realidade é instável e é, portanto, impossível eleger uma única forma de apreendê-la, privilegiando certos paradigmas (DENZIN; LINCOLN, 2006). Rejeitam, assim, definições supostamente universais, propondo-se a desconstruir tais definições, e valorizam a complexidade em detrimento dos reducionismos. Seguindo essas perspectivas, esse estudo não busca descobrir verdades, mas analisar como algumas verdades são constituídas, a partir da problematização de situações cotidianas vividas em um determinado contexto.

Penso que a importância de problematizar a realidade está em entender o porquê de coisas aparentemente lógicas nem sempre funcionarem na prática, ou por que as deduções lógicas da realidade muitas vezes não levam a lugar algum. Tenta-se, assim, utilizar outras abordagens, analisando sob novas perspectivas os problemas, para discutir o que se mostra supostamente como evidente. Em outras palavras, tenta-se fugir do “mais do mesmo” e experimentar outros modos de fazer ciência. Dito isso, pode-se delimitar que o objetivo geral desse estudo é problematizar os modos pelos quais a mobilidade urbana saudável é afetada por barreiras invisíveis na Região Cruzeiro, em Porto Alegre, utilizando dois autores pós-estruturalistas para analisar o tema.

Antes de dar o próximo passo, para que se possa visualizar melhor o que está por vir, antecipo como está organizada essa Dissertação a partir daqui. A seguir, no próximo capítulo, trago alguns recortes teóricos para fundamentar a discussão: um breve histórico sobre saúde urbana, um panorama das políticas brasileiras que tratam do tema e algumas interfaces entre mobilidade e saúde. Penso ser interessante trazer esses dados para que se tenha uma visão geral dos problemas comumente enfrentados nas grandes cidades, em especial na área da mobilidade urbana e sua influência no bem estar da população. No capítulo seguinte, é feita a apresentação do campo de estudo, com algumas informações para contextualização histórica e geográfica da pesquisa. Depois, o método utilizado será detalhado e, finalmente, no último capítulo, discorro sobre as discussões que resultaram dessa jornada, seguidas das considerações e formulações possíveis a partir do que foi produzido.

³ Reconhece-se que há diferenças conceituais entre os dois termos, mas aqui estão sendo usados de forma indistinta.

2. PREPARANDO A MOCHILA: BAGAGEM TEÓRICA

2.1. Breve sobrevoo sobre a história da Saúde Urbana

É possível dizer que a Saúde Coletiva e a urbanização estão conectadas desde seus primórdios. A associação entre ambiente e saúde encontra raízes no pensamento de grandes nomes da Medicina Social do século XIX, conforme Michel Foucault (1979), que fez um apanhado histórico buscando as razões da preocupação sanitária com os coletivos. O autor associa o nascimento da Medicina Social com o fenômeno da urbanização, especialmente na França, na segunda metade do século XVIII, quando as cidades pós-industriais começaram a ganhar forma. Nasce aí o que o ele chama de *medo urbano*, caracterizado por vários elementos, desde o amontado de pessoas até o perigo das epidemias. O primeiro grande objetivo da higienização foi afastar os cemitérios, que empilhavam corpos e espalhavam doenças, seguido de iniciativas para melhorar a circulação de ar e água na cidade.

Márcia Westphal (2000) acrescenta que, por volta de 1840, o processo de urbanização na Europa gerou uma deterioração das condições de vida das populações vulneráveis. Essa situação, segundo a autora, incitou a organização de grupos que pressionavam as autoridades a efetuar melhorias nas condições de vida nas cidades, como a Associação pela Saúde das Cidades, na Inglaterra. No século XIX o movimento sanitarista europeu ganha corpo e reúne pressupostos muito semelhantes aos que até hoje inspiram as políticas sanitárias.

Ainda que essas correntes de pensamento, desde o século XVIII, afirmassem a associação entre saúde e condições ambientais, como saneamento, pobreza e outros determinantes (BUSS, 2000), o pensamento de outras vertentes da Medicina também tomou força a partir do final século XIX. Ao passo que os hospitais deixam, gradativamente, de ser locais de exclusão para tornarem-se locais de cura, em razão do avanço das tecnologias médicas, a busca por evidências empíricas das patologias ganhou mais espaço. “Com o aprofundamento dos estudos anatômicos [...] passam a procurar a doença no corpo (e não fora dele) a partir de seus sinais, e o desenvolvimento da anatomia patológica torna-se um dos principais alicerces da medicina moderna” (BATISTELLA, 2007, p. 57), fundando o pensamento biomédico que influencia as ações em saúde até hoje.

A ênfase nas causas biológicas dos problemas de saúde e seu consequente enfoque em ações curativas têm sido questionados nas últimas décadas, com o surgimento do conceito moderno de Promoção da Saúde. Como exemplo disso, o documento conhecido como

Informe Lalonde, elaborado por Marc Lalonde, ex-ministro da saúde do Canadá em 1974, motivado pelos altos custos e resultados pouco significativos da assistência médica no país, propunha uma radical mudança no campo da saúde, ampliando a atenção para além da assistência médica e ressaltando a importância do ambiente e estilo de vida (BUSS, 2000). A partir desse documento e de outros estudos que apontavam na mesma direção, a Organização Mundial da Saúde (OMS) respalda esse movimento com uma série de iniciativas, em especial pela Declaração de Alma-Ata em 1978 e, dentre elas, o projeto Cidades Saudáveis em 1986 (WESTPHAL, 2000).

Esse projeto foi fruto de um Congresso, em Toronto, para avaliar os progressos atingidos após os dez anos do Informe Lalonde, em 1984. Dois anos depois, a OMS recebeu o primeiro Simpósio Cidades Saudáveis, em Lisboa, para lançar o *European Healthy Cities Project*. O mesmo projeto Cidades Saudáveis também foi lançado na América do Norte e, apenas em 1991, a OMS escolheu cidades em países de baixa renda, incluindo São Paulo, no Brasil, para ampliar o escopo do movimento, ainda hoje mais presente no continente europeu e na América do Norte. Apesar de se ter reunido evidências, nos últimos trinta anos, de que a modificação do tecido urbano pode melhorar os índices de saúde da população, a aplicação desses conhecimentos de forma a assegurar que seus benefícios alcancem todos os cidadãos segue sendo um desafio. Mesmo que os índices de saúde, em geral, sejam melhores em países mais ricos, a saúde nas cidades nem sempre melhora em conjunto com o seu crescimento econômico. Além disso, índices gerais do nível de saúde de uma cidade costumam esconder iniquidades entre áreas urbanas (RYDIN et al, 2012).

Assim, não por acaso, o primeiro Relatório Global sobre Saúde Urbana, em 2010, recebeu o título “*Unmasking and Overcoming Health Inequities in Urban Settings*” (“Revelando e Superando Iniquidades de Saúde em Territórios Urbanos”, em tradução livre). O documento trouxe como inovação o foco que, em vez de se voltar para comparações de saúde entre populações rurais e urbanas, aponta para as diferenças epidemiológicas que ocorrem dentro dos próprios centros urbanos. O objetivo era pensar estratégias para combater essas iniquidades, pois, sem isso, não seria possível alcançar os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), propostos na Declaração do Milênio no ano 2000 (WHO, 2010).

O ano de 2010 foi declarado pela OMS como o ano da Saúde Urbana, reconhecendo a questão como uma prioridade urgente (RYDIN et al, 2012). Isso porque, segundo o *Relatório*

Global, esse foi o momento decisivo (*turning point*) da história da humanidade em que, pela primeira vez, mais da metade da população mundial passou a viver em cidades e a previsão era que essa proporção chegasse a 70% até 2050. Essa mudança trazia consigo uma série de consequências, pois a rapidez do crescimento urbano havia ultrapassado a capacidade governamental de fornecer a estrutura necessária para evitar danos para o meio ambiente e para a saúde humana (WHO, 2010).

Essa nova realidade demográfica fez as preocupações globais em relação à saúde e meio ambiente se acentuarem e se atualizarem, a exemplo das questões abordadas na *Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (Rio+20)*, realizada na cidade do Rio de Janeiro em 2012, marcando os vinte anos da primeira Conferência, chamada Rio 92. As resoluções da Rio+20 deram origem à construção dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que iniciou em 2013 e foi finalizada em 2015, com o objetivo de orientar as políticas dos próximos 15 anos, sucedendo e atualizando os ODM. Os ODS consistem em dezessete objetivos, bastante ambiciosos, para serem alcançados até 2030 e, entre eles, está “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015).

O segundo e mais recente *Relatório Global sobre Saúde Urbana*, de 2016, sustenta-se nos ODS para eleger como princípios: equidade, inclusão e responsabilização governamental (*accountability*). A estimativa de crescimento da população urbana foi atualizada para a previsão de que 66% dos habitantes do planeta estarão vivendo em cidades até 2050, sendo que 90% desse crescimento acontecerá em países de baixa e média renda (WHO, 2016). O Relatório enfatiza o compromisso dos governos como pré-requisito para alcançar o objetivo de transformar as cidades em locais mais saudáveis e sustentáveis para todos, além da importância do empoderamento dos cidadãos através do compartilhamento de informações, da participação do setor privado e do fortalecimento das ações intersetoriais.

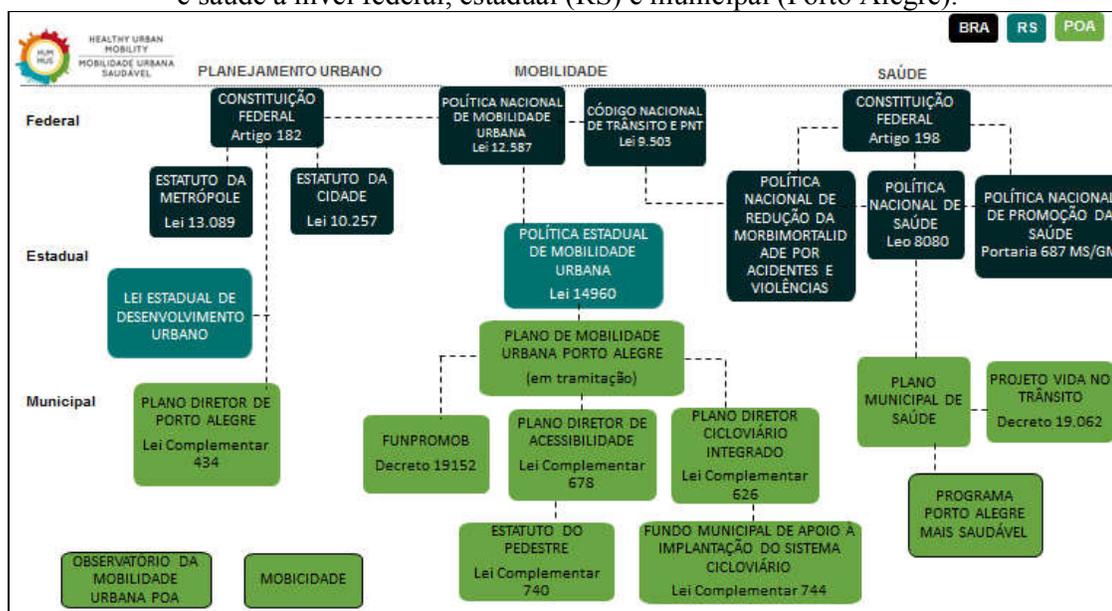
As cidades são o ponto nevrálgico das ações políticas. Apesar da importância dos documentos e relatórios gerados sobre o tema, utilizar essas informações para gerar mudanças na realidade local sempre é um processo árduo, longo e que enfrenta muitas resistências. A Saúde Urbana, em toda sua complexidade, engloba diversas áreas e saberes para buscar ambientes mais saudáveis para se viver. O ambiente urbano afeta diretamente o modo como vivemos o cotidiano, por isso, as cidades cumprem um papel fundamental na saúde das pessoas. No entanto, historicamente, muitas delas não foram planejadas levando em conta

esse aspecto. Muitas áreas urbanas sequer foram planejadas, devido ao rápido crescimento e povoamento local, especialmente nos países do sul global. Ainda há muito chão a percorrer para corrigir problemas e refinar as ações na área do planejamento urbano e das políticas urbanas, considerando uma gama muito maior de fatores, como os econômicos, culturais, sociais e subjetivos.

2.2. O contexto brasileiro em políticas urbanas

Políticas urbanas específicas para a realidade do país são necessárias para tentar dar conta das demandas de organização e regulação do ambiente urbano, preferencialmente de forma intersetorial. As equipes brasileiras do Projeto HUM/MUS fizeram um levantamento das políticas públicas relativas ao planejamento urbano, mobilidade e saúde no Brasil e nas três cidades onde ocorre a pesquisa (Brasília, Florianópolis e Porto Alegre). O organograma gerado a partir desse levantamento permite visualizar o mapa das políticas referentes ao tema em cada cidade, e o recorte de Porto Alegre (Figura 3).

Figura 3: Organograma das políticas públicas que tratam de planejamento urbano, mobilidade e saúde a nível federal, estadual (RS) e municipal (Porto Alegre).



Fonte: Elaboração própria com base em arquivo do Projeto HUM/MUS (2017).

A análise dessa estrutura legal aponta para o descompasso existente entre a legislação e a aplicação prática na realidade das cidades brasileiras, além de uma tendência a delegar à esfera municipal as questões sobre a gestão territorial. Pode-se considerar que a cidade de Porto Alegre é pioneira nas políticas urbanas, tendo criado seu *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental* em 1999, primeira lei brasileira com foco na chamada

Reforma Urbana (VARGAS, 2016). Ermínia Maricato (2015) descreve a Reforma Urbana no Brasil como um vigoroso movimento social inspirado nas lutas revolucionárias latino-americanas da década de 1960, que reunia entidades profissionais, sindicais, lideranças, Organizações Não-Governamentais (ONGs), pesquisadores, professores e intelectuais para influenciar as decisões políticas relativas à organização do espaço urbano.

O Ministério das Cidades, instituído em 2003, no Brasil, tem sua criação ligada a esse movimento social urbano, que foi ganhando força ao longo dos anos, aliado à luta pela democratização do país. Esse Ministério veio preencher um vazio que havia no governo federal para discutir a política urbana e o destino das cidades, e teve sua estrutura baseada em três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas brasileiras: moradia, saneamento ambiental (água, esgoto, drenagem, coleta e destinação de resíduos sólidos) e transporte (mobilidade da população e trânsito) (MARICATO, 2006).

A dificuldade em dar conta desses problemas justifica-se, em parte, pelo fato de o processo de urbanização no Brasil ter ocorrido em uma velocidade alarmante. Em 1940 a população urbana representava 31,24% do total, ou seja, o país era predominantemente rural. Em 2010, a população urbana já se aproximava dos 85%. Além das políticas públicas governamentais, existem parcerias com entidades internacionais que pretendem potencializar a resolução dos déficits gerados pela urbanização, como o já mencionado Movimento Cidades Saudáveis, entre outros. No entanto, essa cooperação depende do interesse político para que as iniciativas sejam efetivadas no país (WESTPHAL; OLIVEIRA, 2015).

A III Conferência sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III) – evento promovido a cada vinte anos pela Organização das Nações Unidas (ONU) – ocorreu em Quito (Equador), em 2016, mesmo ano em que o Brasil comemorava os quinze anos do Estatuto da Cidade, principal política urbana do país. Em razão desse evento, foi feito um balanço dos avanços obtidos nesse período no setor do desenvolvimento urbano e habitação. O Estatuto da Cidade propõe diretrizes para viabilizar a construção de cidades mais igualitárias, diversas, justas e ambientalmente equilibradas. No entanto, após quinze anos, apesar da disseminação de planos diretores nos municípios, essa quase nunca vem acompanhada da real aplicação dos instrumentos. Algumas razões para esse descompasso estão ligadas à descontinuidade das gestões municipais, insuficiente capacidade técnica e institucional nas secretarias de governo dos municípios, a fragilidade da participação social, e

a falta de articulação entre os planos diretores e o planejamento orçamentário necessário à sua execução (MARGUTI; COSTA; GALINDO, 2016).

Pode-se observar, enfim, que o Brasil tem sido solo fértil dessas discussões e teve grandes avanços na conquista de direitos relativos ao planejamento e utilização do território urbano, através de legislação e políticas públicas. Mesmo assim, como foi possível perceber nos parágrafos anteriores, o impacto dessas políticas na realidade das cidades tem sido incipiente, assim como as interlocuções entre políticas urbanas e de saúde. O impacto da urbanização na vida e saúde das pessoas, entretanto, permanece e se intensifica com o passar dos anos, como veremos a seguir, ao olhar mais de perto o problema da mobilidade urbana nas grandes cidades e seus múltiplos desdobramentos.

2.3. Mobilidade Urbana, saúde e desigualdade socioespacial

Atualmente, a mobilidade urbana é um dos problemas mais discutidos globalmente, na medida em que as cidades, em diferentes partes do mundo, têm se expandido e adensado de forma rápida e descontrolada, criando congestionamentos, dificuldades no uso dos espaços públicos e poluição no ar pelo excesso de veículos motorizados. A má qualidade do transporte público e as longas viagens para chegar de um ponto a outro da cidade tornam-se um incentivo para a utilização de automóveis individuais. No Brasil, nos últimos anos, o aumento do número de veículos automotores (automóveis e motocicletas) foi dez vezes maior que o aumento da população (WESTPHAL, 2015). Resultado que advém de políticas de estímulo à fabricação e aquisição de veículos, como estratégia de “desenvolvimento” nacional.

No entanto, em vez de facilitar a mobilidade, o aumento excessivo de automóveis no ambiente urbano causa, entre outros malefícios, a intensificação do congestionamento e, conseqüentemente, eleva o tempo de deslocamento nas viagens cotidianas. Isso está diretamente associado à qualidade de vida das pessoas, pois o tempo gasto em deslocamento significa perder tempo para outras atividades fundamentais, como lazer e esporte (CRUZ; CALLEJAS; SANTOS, 2014), além do estresse, fadiga e desgastes psicológicos envolvidos.

Nesse contexto, uma das preocupações mundiais nas últimas décadas tem sido o aumento do sedentarismo das populações urbanas, onde as atividades físicas foram desconectadas das atividades diárias, transformando-se em uma opção individual que alimenta um mercado lucrativo e pouco acessível para uma grande parcela da população, que não pode arcar com os custos ou dedicar o tempo e energia necessários para esse fim. Uma potencial

solução para amenizar esse problema é reorganizar as áreas urbanas de forma a atrair o tráfego de pedestres e estimular a utilização de meios de transporte não motorizados – a pé e bicicleta –, o que transformaria a cidade em um espaço de convívio, aumentaria a qualidade de vida e reduziria os gastos em saúde (GEHL, 2015). A utilização do deslocamento ativo é uma tendência que vem se difundindo ao redor do globo e estudos nos Estados Unidos e Reino Unido apontam que o uso de caminhada ou bicicleta como meio de locomoção está associado à redução da obesidade e do risco de desenvolvimento de doenças como diabetes e hipertensão (CRUZ; CALLEJAS; SANTOS, 2014).

No já mencionado *Relatório Global* de 2010 sobre Saúde Urbana, as intervenções sugeridas no âmbito do transporte e mobilidade foram as seguintes: investimento em um sistema de transporte público de qualidade para diminuir iniquidades de acesso aos bens da cidade e os riscos à saúde relacionados à poluição e acidentes de trânsito causados pelos veículos individuais; acessibilidade de transporte para pessoas com deficiência; priorização de transportes não motorizados, com redes de tráfego específicas e seguras (implementação de planos ciclovitários, por exemplo); avanços em tecnologias de combustíveis com baixa emissão de poluentes; utilização de estratégias econômicas para desencorajar o uso de automóveis individuais (impostos sobre combustível e taxas para estacionamento, por exemplo); e outras intervenções para aumentar a segurança no tráfego (WHO, 2010).

O último Relatório Global já faz uma costura maior entre o sistema viário, os serviços de transporte e o planejamento urbano como um todo, demonstrando que a densidade populacional e a estrutura da cidade são parte essencial de um sistema de mobilidade voltado para a saúde da população. Enfatiza que o princípio da mobilidade urbana saudável é oferecer aos residentes a possibilidade de acessar suas necessidades diárias facilmente através de caminhadas, pedaladas ou transporte público. O desenho da cidade, portanto, deve ser compacto para incentivar o transporte ativo, inserindo atividade física na rotina comum dos cidadãos (WHO, 2016).

Grande parte das discussões sobre a interface entre mobilidade urbana e saúde diz respeito à saúde física, no que tange os problemas derivados do sedentarismo e da poluição, além dos riscos relacionados aos acidentes de trânsito, o que reflete nas, ainda, poucas políticas intersetoriais existentes. Em 2011, por exemplo, no *Plano Nacional de Saúde (2011 – 2015)*, as principais ações intersetoriais entre setores de planejamento urbano e saúde eram as voltadas para a prevenção de acidentes no trânsito e incentivo à atividade física, com

destaque para programas e projetos como o *Programa Academia da Saúde* e o *Projeto Vida no Trânsito* (MALTA et al, 2014). Contudo, essa visão ainda permanece focada nas doenças e agravos, quando é importante lembrar, usando as palavras de Boaventura de Souza Santos (1987), que buscar saúde é questão não só de sobrevivência, mas de qualificação da existência.

A mobilidade urbana afeta a saúde também em aspectos mais amplos e complexos. É por essa razão que é considerada tema central na discussão do impacto do desenvolvimento urbano na qualidade de vida da população, que tem particular efeito nos bairros periféricos, pois sistemas de mobilidade ineficientes refletem na desigualdade sócio-espacial (CARVALHO, 2016). O intenso crescimento urbano no Brasil, em especial a partir da década de 1960, resultou em sistemas de mobilidade de baixa qualidade e alto custo, prejudicando a vida das pessoas em vários aspectos, sendo um deles a supressão ou diminuição do deslocamento quando o nível tarifário do transporte público é alto em relação ao poder aquisitivo da população – resultando em imobilidade e exclusão social (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Mesmo que a cidade, *a priori*, seja um local de livre circulação para seus habitantes, a utilização dos espaços nem sempre ocorre de maneira democrática. O debate sobre o direito à cidade está entremeado pelo entendimento da lógica da localização dos recursos no espaço urbano, sejam eles a moradia, as oportunidades de emprego, os serviços e os equipamentos urbanos (de educação, saúde, lazer, cultura, segurança), entre outros. No documento de suporte para as discussões no *Habitat III*, ocorrido em 2016, o direito à cidade é colocado como o “coração da Nova Agenda Urbana”. Esse conceito é o novo paradigma para a estruturação de uma nova maneira de pensar as cidades e a urbanização, por meio da realização de diretrizes contidas nos acordos internacionais de direitos humanos, dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e do comprometimento com a própria agenda Habitat (MARGUTI, COSTA, GALINDO, 2016).

Ermínia Maricato (2015) utiliza a crise do transporte público brasileiro com um dos exemplos que ilustram a falta de direito à cidade. A supremacia do automóvel e o aumento do preço do transporte público resultam no exílio daqueles que moram na periferia, onde raramente existem equipamentos de saúde, lazer, educação e esporte em mesmo nível que na região central da cidade. A autora ainda ressalta que “nunca é demais lembrar que pobreza e

imobilidade é receita para a violência” (MARICATO, 2015, p.45), já que a falta de mobilidade torna a vida das pessoas restrita, pouco estimulante.

A segregação socioespacial e a falta de convivência no território, em especial entre grupos culturalmente diferentes, também pode ser considerada uma receita para a violência e para a guerra urbana, na medida em que a cidade perde seus valores de cooperação e reconhecimento do outro (KUSTER; PECHMAN, 2014). Desse modo, o contraste gerado pela divisão do espaço de acordo com o status econômico dos habitantes afeta o modo como esses grupos convivem entre si, ao ponto de não se reconhecerem como cidadãos de um mesmo território. Forma-se assim, um ambiente de permanente conflito que causa efeitos na saúde dos sujeitos.

A disputa pelo território da cidade é essencialmente ligada às desigualdades econômicas e sociais de seus habitantes. Sabe-se que mobilidade urbana, quando ineficiente, reforça os processos de exclusão e segregação urbana. No entanto, fica o seguinte questionamento: se a cidade fosse planejada de acordo com todos os preceitos citados anteriormente, com um padrão ideal mobilidade urbana (equitativo, sustentável, inclusivo, etc), quais seriam os dispositivos criados pela própria sociedade para a manutenção dessa segregação? Foucault (1978) nos alertava que a exclusão de certos grupos sociais é um jogo que se atualiza constantemente, mudando os sentidos e as formas de acordo com a cultura e o momento histórico. Também se pode pensar que a aplicação das políticas e práticas recomendadas pode ser dificultada por certos mecanismos e forças, alimentados por ações e situações cotidianas. Mais uma vez, remeto às barreiras invisíveis presentes no campo da mobilidade urbana e a importância de analisar e compreender esses processos, em conjunto com as melhorias estruturais necessárias.

3. CONHECENDO A PAISAGEM

Figura 4: Visão de uma das ruas da Região Cruzeiro.



Fonte: Arquivo pessoal (2017)

Reporto-me a Milton Santos (1997) para esclarecer alguns conceitos que são mencionados ao longo desse trabalho e que auxiliam a pensar o território urbano. Dirce Suertegaray (2001), em uma revisão da obra do autor, define o espaço geográfico como um sistema de objetos e ações que compõem um único quadro, no qual a história acontece. Esse é um conceito amplo e abstrato que engloba e se entrecruza com outros conceitos, como paisagem, território, lugar e ambiente. Embora muitas vezes esses termos sejam utilizados como sinônimos, existem algumas diferenciações interessantes. Paisagem seria não apenas aquela limitada à possibilidade visual, mas o conjunto e a articulação entre os elementos constituintes, a materialização das relações entre o ser humano e o meio, em um espaço circunscrito. O espaço geográfico pode ser lido de múltiplas formas e a utilização das palavras pode trazer diferentes conotações sobre essa leitura, por exemplo, quando se fala em “território”, me refiro a um solo ocupado, destacando a presença humana e o uso que ela faz daquele espaço, em uma dimensão política que leva em conta relações de poder e disputas em jogo. Ao falar em “ambiente”, se dá ênfase mais àquilo que é externo ao ser humano, porém sem deixar de considerar as tensões presentes na relação do humano com aquele espaço.

A história contada nessa Dissertação acontece em uma parcela específica do espaço geográfico. No extremo sul do Brasil, a cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, desde 1773, nasceu tardiamente em relação ao conjunto do país. Iniciou sua

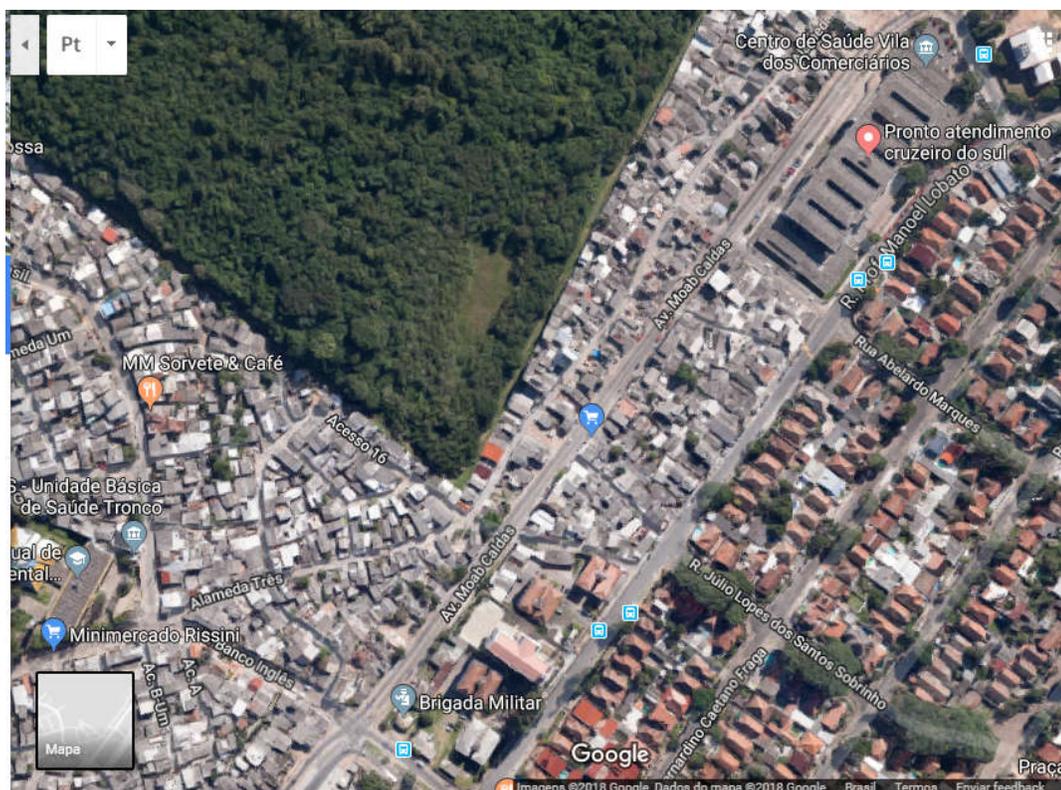
concentração habitacional na extremidade da península margeada pelas águas do lago Guaíba, ponto de atividades portuárias, que hoje representam a região do centro da cidade (ROCHA, 2000; PESAVENTO, 1999). Até hoje as estruturas viárias da cidade seguem um padrão que remete à valorização da zona central, constituindo-se em forma de leque, com vias que convergem para o centro (ROCHA, 2000).

A exemplo das cidades medievais, Porto Alegre ostentou, em seu passado, “muralhas” que a circundavam com objetivo de proteção. Apesar de não serem muralhas de pedra, como as das cidades europeias na Idade Média (eram de madeira, reforçadas por um fosso que impedia a escalada) e de terem se mantido apenas durante as décadas iniciais da história da cidade, “depois de demolidas, elas permaneceram no imaginário popular como a fronteira simbólica que dividia a ‘cidade’ da zona baixa, pobre e suburbana” (PESAVENTO, 1999, p.250, grifo da autora). Como nos conta Sandra Pesavento (1999), foi o rápido crescimento populacional da urbe, da metade para o final do século XIX, que fez a cidade extravasar o interior das muralhas, causando sua demolição. Esse crescimento demandava a instalação de um transporte público, que era feito inicialmente por bondes de tração animal que ligavam o centro à região do Menino Deus. A modernização da cidade intensificou os processos de exclusão das camadas mais pobres, materializados nos esforços para eliminação dos cortiços localizados no centro, incentivando novas obras na região e através da criação de um imposto adicional sobre os terrenos centrais. Dentro da lógica higienista, os cortiços também eram combatidos e perseguidos pelos médicos sanitaristas por serem considerados focos de doenças e epidemias. Não por coincidência, nessa mesma época muitos novos bairros foram sendo inaugurados, inclusive o bairro Medianeira, um dos que compõem, atualmente, o território da Região Cruzeiro.

A Região Cruzeiro fica a uma distância de quinze a vinte minutos (de automóvel) do bairro Centro e é composta pelos bairros Medianeira e Santa Tereza, abrigando 4,64% da população de Porto Alegre em 1,43% da área da cidade, segundo o Censo de 2010 (IBGE apud AZAMBUJA, 2017). Trata-se de um vale entre dois morros, o Santa Teresa e o Primavera, por onde passa um arroio canalizado conhecido como “Sanga da Morte” (VARGAS, 2003). A Região Cruzeiro, no ano de 2010, tinha o segundo maior percentual de população vivendo em favelas e o maior Coeficiente de Gini (que mede o grau de desigualdade de renda) da cidade (0,592), o que demonstra haver uma importante variação socioeconômica entre os moradores da Região (OBSERVAPOA, 2017).

A Avenida Tronco (composta pelas avenidas de nome oficial Moab Caldas e Cruzeiro do Sul) é uma das vias que margeia o Centro de Saúde Vila dos Comerciários, um dos principais pontos de referência da Região e chamado popularmente de “Postão da Cruzeiro”. Sua construção acompanhou o processo de urbanização local, cuja disparada ocorreu na década de 1970. Após a construção da Vila dos Comerciários, iniciativa do Instituto de Aposentadorias e Pensões da categoria dos trabalhadores do comércio, em meados de 1950/1960, a explosão populacional aliada ao aumento da pobreza urbana impulsionou o surgimento de ocupações irregulares. Mais recentemente, políticas públicas, focadas na regularização dos assentamentos urbanos informais, abasteceram a região com a infraestrutura necessária, como linhas de ônibus, posto policial e outros equipamentos comunitários. Ainda assim, a Cruzeiro segue tendo, em vários pontos, características de favela, a única (dessas proporções) localizada na esfera mais central da cidade (VARGAS, 2003).

Figura 5: Mapa com a localização de uma parte da Avenida Tronco (Moab Caldas)



Fonte: Google Maps (2018)

A expulsão das populações pobres para as áreas periféricas da cidade é um fenômeno urbano que ocorre em nível global. Além das remoções, outras estratégias são utilizadas para efetivar esse processo, como a especulação imobiliária e as remodelações urbanas. Utiliza-se o conceito de *gentrificação social* para designar esse processo: o território antes ocupado por

classes populares recebe investimentos do mercado imobiliário e/ou obras públicas, que “valorizam” o local e aumentam o custo de moradia, tornando assim inviável a permanência dos antigos moradores. Em Porto Alegre, esse processo se intensificou após os anos 1980, momento em que as classes de nível econômico mais alto se espalharam por outros bairros (em especial na zona sul da cidade), antes desvalorizados pela distância em relação ao centro. Hoje a valorização imobiliária está muito ligada também a uma promessa de retiro e tranquilidade, assim como segurança – que é garantida pelos novos condomínios fechados horizontais de alto custo (MELCHIONNA, 2015).

Na zona sul de Porto Alegre, exemplos de remoções de comunidades pobres com a justificativa de melhorar suas condições de habitação vêm ocorrendo há alguns anos. Antes de 2005, a política habitacional garantia que o reassentamento dessas famílias fosse feito no raio de um quilômetro de onde elas haviam sido removidas, pelo entendimento da importância do vínculo territorial. No entanto, a partir desse ano, adotaram-se duas novas modalidades de reassentamento: o aluguel social e o bônus moradia⁴, que alteravam a lógica de manter a população vivendo próxima ao seu local de origem. Quando, em 2010, se iniciou a mobilização para sediar a Copa do Mundo de 2014, a Prefeitura fez um acordo de remoção de 1.600 famílias para realização da obra de duplicação da Avenida Tronco, uma das principais vias da Região Cruzeiro. Com a promessa de melhorias na mobilidade local e valendo-se das ofertas de aluguel social e bônus moradia, em 2012, a Prefeitura demoliu fileiras de casas, sem nunca concluir as obras, nem recolher os destroços gerados (Figura 6) (WEISSHEIMER, 2017).

⁴ Benefícios assistenciais concedidos pela Prefeitura para aluguel ou aquisição de imóveis, destinado a famílias reassentadas (PORTO ALEGRE, 2018).

Figura 6: Avenida Tronco em 2017, com resíduos das demolições.



Fonte: Sul21 (2017)

4. BÚSSOLA METODOLÓGICA

Essa é uma pesquisa de cunho qualitativo. Pretende-se aprofundar nas especificidades de uma dada situação e provocar reflexões sobre o tema estudado. A ênfase da pesquisa qualitativa é sobre os processos que não podem ser medidos em termos de quantidade, investigando o modo como a experiência social é criada e adquire significado (DENZIN, LINCOLN, 2006).

O método utilizado caracteriza-se por uma pesquisa-intervenção. A pesquisadora esteve envolvida ativamente com o campo de pesquisa durante o período do estudo e a relação com o campo é também objeto de análise, visto que a compreensão da realidade ocorre também a partir do próprio observador e que a interferência da pesquisa no campo é intrínseca ao processo de investigação (FERIGATO; CARVALHO, 2011). Nesse sentido, toma-se a análise de implicação como ferramenta para pensar o campo estudado: durante a minha aproximação com a realidade observada, procurei estar permanentemente atenta ao impacto que as cenas vividas exerciam sobre mim, levando em consideração minha própria história o lugar que ocupo social e politicamente em relação ao universo de estudo. (PAULON, 2005). Ou seja, a pesquisa-intervenção, ao lançar mão da análise de implicação, não tenta apenas perceber as reações do campo em relação ao pesquisador, mas também e, talvez, em especial, a forma como o campo ressoa no pesquisador implicado nos acontecimentos, entendendo as tensões entre um e outro como reflexo de jogos de poder que se ampliam para além do aqui e agora da investigação.

A produção de informações para análise foi realizada em duas etapas, assim nomeadas: “reconhecendo o terreno” e “trocando as lentes”. A seguir, cada uma delas é descrita separadamente.

4.1. Reconhecendo o terreno

A primeira etapa, inspirada no método cartográfico⁵, refere-se às primeiras aproximações com o campo. A pesquisa cartográfica permite ao pesquisador traçar seu percurso investigatório sem estabelecer previamente suas metas, fazendo uma reversão no sentido tradicional do método (*méta-hódos*), afirmando um *hódos-méta*, que propõe um caminhar que traça as metas durante o percurso (PASSOS & BARROS, 2015). É através do

⁵ No método cartográfico, usa-se a palavra “cartografia” para descrever o processo de “mapear” uma realidade, traçando os caminhos investigativos durante o percurso da pesquisa.

pesquisador que acontece a produção de conhecimentos, pelas suas percepções, sensações e afetos produzidos na vivência em campo, sendo uma ferramenta de investigação valiosa para abarcar a complexidade dos fenômenos (ROMAGNOLI, 2009). Foi assim, mergulhada na experiência de contato com a Região Cruzeiro e seus moradores, colaboradores e participantes da pesquisa, que se iniciaram as primeiras formulações e associações sobre o objeto de pesquisa. Tomo emprestadas as palavras de Luciano Bedin para uma descrição aproximada do que foi essa experiência:

Uma cidade é feita de linguagens e de imagens. É composta por sensações fugidias que escapam aos nossos olhares, que não encontram na boca da gramática palavras que possam descrevê-las. Quais são as indagações que fazemos aos nossos territórios? A cartografia dirá que as nossas questões não vêm simplesmente das nossas cabeças, mas que nós nos questionamos na medida em que estabelecemos relações com aquilo que nos faz questionar. De outra forma, nós só nos indagamos sobre uma cidade na medida em que produzimos encontro com algo desta cidade. É preciso, então, que a gente entre em contato com as coisas para que as coisas nos façam pensar e sair do lugar (BEDIN, 2014, p.73).

No período de novembro de 2016 a maio de 2017, todas as visitas a campo, desde as atividades pontuais (oficinas, ações de divulgação da pesquisa, mapeamento comunitário, entrevistas piloto) até as Reuniões de Monitoramento semanais ou quinzenais (detalhadas na introdução), foram registradas em diário de campo, gravando percepções, sensações e situações que marcaram esses primeiros contatos e desconfortos. Foram, ao todo, doze visitas registradas ao território e os principais registros se referem a diálogos espontâneos estabelecidos com os entrevistados da Pesquisa HUM/MUS e outros moradores da região, assim como as reflexões geradas a partir deles. Após essa primeira fase, um primeiro exercício analítico foi feito, associando alguns “achados” iniciais com as reflexões teóricas, de modo a produzir pistas para conduzir a continuidade da investigação. O resultado desse trabalho está disponível em um artigo produzido para o 7º Seminário Brasileiro de Estudos Culturais e Educação, com o título “Rotas Urbanas: a vida na periferia da cidade e os obstáculos enfrentados na busca pela saúde”⁶.

4.2. Trocando as lentes

Essa experiência de contato com a comunidade fez crescer a vontade de dar espaço para outras vozes e percepções sobre o tema estudado, considerando a importância de “dar conta do ponto de vista dos atores sociais e de considera-lo para compreender e interpretar as

⁶ Disponível em:

http://www.sbece.com.br/resources/anais/7/1495654354_ARQUIVO_LUISATEXTOSBECEFINAL.pdf

suas realidades” (GROULX, 2012, p. 99). A fim de trazer essas vozes para a análise, foram realizadas entrevistas com moradores da Região Cruzeiro. O formato de entrevista utilizado se aproxima da definição de entrevista narrativa, que consiste em pedir que os participantes narrem suas histórias ou relatos sobre determinado assunto, em vez de responderem perguntas (FLICK, 2009).

O objetivo dessa segunda etapa foi “vestir” outras lentes, descansando um pouco as minhas próprias (já um pouco gastas no exercício do diário de campo), como quem tenta contemplar a mesma vista a partir de diferentes ângulos. A escolha das pessoas entrevistadas teve como principal critério um longo período vivendo na Região – todas elas residem ali há pelo menos 15 anos – para que elas pudessem enriquecer o estudo com sua experiência no local. Ao todo, foram quatro entrevistas: duas com colaboradores do Projeto HUM/MUS (uma entrevistadora e um apoiador e parceiro, ambos com interessantes histórias de envolvimento com a comunidade) e duas com participantes da fase qualitativa do Projeto (que responderam ao questionário e, após novo contato, aceitaram ser entrevistados novamente, para contar em profundidade sobre suas histórias de mobilidade).

Nos dois primeiros casos, como se tratavam de parceiros de trabalho, a entrevista foi do tipo não estruturada, para explorar o potencial da informalidade desses encontros. No entanto, havia um objetivo nítido nessa conversa, que era ouvir suas histórias e vivências no bairro e suas ideias sobre os obstáculos de mobilidade que percebem no local. As entrevistas foram realizadas seguindo os cuidados éticos que serão detalhados na próxima seção, foram gravadas e tiveram duração de cerca de uma hora cada uma.

Quanto aos dois participantes da pesquisa, foi utilizado um dos métodos da etapa qualitativa do Projeto HUM/MUS, o das Biografias de Mobilidade. Essas foram as duas entrevistas piloto do Projeto, realizadas na casa dos participantes, mediante agendamento prévio, entre agosto e novembro de 2017. A primeira delas foi realizada por uma entrevistadora do Projeto e acompanhada por mim. A segunda foi também realizada por essa mesma entrevistadora, dessa vez sem a minha presença, mas com a minha supervisão na elaboração do produto final da entrevista. As entrevistas foram do tipo semiestruturadas, com um roteiro elaborado a partir de marcos temporais indicados pelos próprios entrevistados, em uma tabela preenchida previamente à entrevista. Essa tabela (ANEXO 1) consiste em um calendário com os anos ou décadas de vida do participante, onde ele deve indicar fatos importantes que ocorreram durante a sua vida nas seguintes áreas:

- 1) Família e relações: Eventos familiares importantes, por exemplo, nascimento de irmãos, saída da casa dos pais, casamento, nascimento de filhos, divórcio, falecimento na família, aposentadoria, entre outros;
- 2) Mudanças de locais de residência, estudo e trabalho;
- 3) Posse de automóvel: Se teve automóvel disponível para uso em certas épocas da vida;
- 4) Modos de transporte: Quais meios de transporte utilizava em cada época (a pé, bicicleta, carro, motocicleta ou transporte público);
- 5) Saúde: Se teve, ao longo da vida, problemas de saúde como fraturas, alergias, internações hospitalares, diagnósticos de doenças crônicas, grande variação de peso corporal, entre outros.

Após esse preenchimento prévio, o entrevistador responsável elabora um roteiro de entrevista que aborde em maior profundidade alguns marcos importantes da vida do participante, e tenta compreender melhor o que foi indicado nesse calendário, preenchendo possíveis lacunas. O objetivo das Biografias de Mobilidade, método qualitativo criado para a pesquisa HUM/MUS, é entender o papel das experiências passadas e as razões por trás das escolhas de mobilidade, relacionando-as com a saúde e o bem-estar.

Foram os próprios entrevistados que escolheram seus nomes fictícios, usados nessa Dissertação: Anita, Joana, Cazusa e Mogli. Para caracterizar melhor da onde vêm esses novos olhares, o início de cada capítulo da análise será ilustrado com uma vinheta que conta, de forma sucinta, suas histórias. Esse recurso foi utilizado para que o leitor se sinta próximo desses “sujeitos de pesquisa”, assim como eu me sinto. Penso neles não como sujeitos anônimos que forneceram informações, mas como ativos participantes da pesquisa que emprestaram seus pensamentos e depoimentos para que eu pudesse formular a discussão desse trabalho.

4.3. Minimizando o impacto das pegadas: cuidados éticos

A pesquisa-intervenção pressupõe que nenhum pesquisador passa pelo campo de estudo sem marcar suas pegadas – em todo local pelo qual se passa, alguns rastros são deixados para trás, pois a presença do pesquisador incide sobre o meio, inevitavelmente. Porém, é imprescindível que se tomem os devidos cuidados para que essa passagem seja feita com respeito e delicadeza. A esses cuidados, podemos chamar de cuidados éticos da pesquisa.

A preocupação em valorizar os participantes da pesquisa é o principal posicionamento ético assumido nesse estudo. De forma talvez um pouco paradoxal, na mesma medida em que

há o cuidado de proteger suas identidades, há o cuidado em mostrar quem eles são: de onde eles vêm, quais as vivências enunciadas por suas vozes, em resumo, ser fiel às suas histórias e relatos. A pesquisa interventiva requer situar-se em relação ao outro, ancorando a produção de conhecimento nos efeitos de reconhecimento e estranhamento das diferenças em relação a esse outro: “Neste emaranhado, o seu olhar só se constitui enquanto olhar a partir do que olha, e o que ele olha só se constitui enquanto algo olhado a partir do seu olhar. Tal atitude manifesta-se por nunca poder ser neutro no mundo, visto que o ‘sendo aí’ é que torna possível a produção de sentido” (ANDRADE; MORATO; SHMIDT, 2007, p. 201).

As entrevistas feitas com os participantes da etapa qualitativa da pesquisa HUM/MUS e com os colaboradores foram realizadas mediante assinatura de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). O Projeto HUM/MUS foi avaliado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Secretaria Municipal de Saúde (CEP/SMS) de Porto Alegre, sob o Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) de número 58214416.9.3001.5338.

4.4. Para ver além do invisível: método de análise

A transcrição das entrevistas foi feita de forma sintetizada, estruturando as falas em divisões temáticas de acordo com o objetivo da pesquisa. Desse modo, a transcrição em si já configurou uma primeira etapa de análise. As divisões temáticas são baseadas no roteiro que orienta as entrevistas semiestruturadas da Pesquisa HUM/MUS, com os seguintes tópicos:

1. Breve resumo do perfil do sujeito (idade, situação atual, etc);
2. Hábitos atuais de mobilidade;
3. Mobilidade ao longo da vida - mudanças e experiências “chave”;
4. Mobilidade futura - planos e desejos;
5. Saúde e Mobilidade - como se relacionam?
6. Outros aspectos relevantes.

As entrevistas com Anita e Cazusa, colaboradores da pesquisa, por terem sido feitas em formato não estruturado, extrapolam esses itens do roteiro. Mas foram transcritas de forma semelhante, com divisões temáticas que variaram de acordo com o que foi trazido pelos próprios participantes nas entrevistas e que interessavam ao conteúdo trabalhado nessa Dissertação. As transcrições prontas foram anexadas ao diário de campo impresso e seguiu-se um processo criterioso de leitura, buscando trechos que remetessem ao problema de pesquisa, sempre com o referencial escolhido em mente. As informações encontradas foram agrupadas

em temáticas e representadas visualmente em um desenho com elaboração conceitual feita por mim e cuja execução contou com o apoio de colegas do Projeto HUM/MUS – em especial a bolsista Bibiana Umann Borda – e do ilustrador Vinícius Goulart. Essa imagem encontra-se em seguida, na abertura do capítulo da análise.

Como antecipado, o referencial utilizado para analisar as temáticas são obras de Foucault e Bauman, que tinham sido estudados previamente e ao longo de toda a pesquisa, numa busca por conceitos que servissem à discussão desejada. Não foram escolhidos conceitos específicos, para tentar fugir do que Rosa Fischer (2007) chama de “aplicações quase mecânicas de uma teoria à análise de alguns dados” (p. 40). A tentativa ensejada foi adotar uma forma de olhar inspirada na obra dos autores, ou na leitura que faço de alguns pilares do pensamento de cada um deles. Como a autora coloca, foi necessário um exercício de “incorporação”, tornando os conceitos *foucaultianos* e *baumanianos* parte do objeto de pesquisa e dos meus questionamentos sobre ele. A ideia não é exatamente “aplicar” Foucault e Bauman ao objeto de pesquisa e, sim, como sugere a autora, juntar-se a eles, “trabalhar com” eles. Experimentar pensar o problema inspirada nas suas formas de olhar o mundo. Para aproveitar a metáfora aqui utilizada, o que fiz foi trazê-los para acompanhar, ao meu lado, essa caminhada. Tenho essa imagem mental de andar com um de cada lado, apontando detalhes interessantes da paisagem.

No decorrer desse trabalho, formulei outra imagem que, acredito, serve como ilustração para o processo de análise. Sinto que essa tarefa foi como a de pegar pequenos objetos encontrados pelo chão, durante a trilha percorrida, e abri-los, dissecando, expondo seu interior à procura de outros sentidos possíveis. Como o objeto em questão são as barreiras invisíveis, me vi procurando as partes invisíveis do invisível. Explico: tentei perceber como se manifestam as barreiras invisíveis na vida, no cotidiano presenciado na Região Cruzeiro, e depois, encontrar outros sentidos possíveis contidos nessas barreiras, apoiada nos filósofos que estiveram, como eu disse, todo o tempo ao meu lado. O resultado dessa aventureira expedição começa a ser descrito na próxima página.

5. “A ILHA CRUZEIRO”



Cinco anos depois, moradores da Vila Tronco tomavam banho recebe drenagem ainda convivem com legado de incertezas da Copa

Falta de perspectivas sobre moradia, saneamento e segurança, atrasos nos pagamentos de aluguel social e ausência de respostas da prefeitura angustiam moradores do local.

Morre homem baleado a poucos metros de posto da BM em Porto Alegre

Crime aconteceu na Avenida Moab Caldas, na Vila Cruzeiro, zona sul de Porto Alegre.

"Duplicação da Avenida Tronco é um cicatriz na Vila Cruzeiro", afirma prefeito

*Publicado em: outubro 8, 2013
23/02/2016 21h25 - Atualizado em 24/02/2016 08h19*

Tiroteio deixa uma vítima e 3 feridos na Vila Cruzeiro, em Porto Alegre

Feridos foram levados a Pronto-Atendimento, um deles não resistiu. Disparos ocorreram de um carro que passou pelo local por volta das 21h.

Buraco de obra parada onde crianças jogam bola recebe drenagem na Vila Cruzeiro em Porto Alegre

Disparos teriam partido de um veículo que passou pelo local.

Jovem é assassinado em plena luz do dia na Vila Tronco

Crime ocorreu próximo ao Abastão da Vila Cruzeiro.

Linhas de ônibus voltam a interromper circulação por temor de novos ataques na Vila Cruzeiro

Boicicamento: consórcio decidiu encerrar a operação da 262-Prado e 263-Orfanotrófio, em Porto Alegre.

Ônibus é incendiado na Vila Cruzeiro, em Porto Alegre

Cerca de seis horas antes, por volta das 18h, o veículo foi incendiado no terminal Parobé.

Moradores das obras pedem a conclusão

Trabalhos estão paralisados desde a inauguração de buracos.

5.1. Descrição da imagem e componentes da análise

A imagem produzida⁷ é uma representação gráfica das temáticas que emergiram na passagem pelo campo durante a execução dessa pesquisa, as quais serão analisadas e discutidas nos subcapítulos seguintes. Nela, a Região Cruzeiro é apresentada como uma ilha, em referência à sensação de isolamento vivida no local. Há um *abismo* que a separa do resto da cidade, simbolizando a segregação em relação ao seu entorno, à “cidade aceita” (T.E⁸), como nomeou uma das entrevistadas. No céu, cinzentas manchetes de jornal (retiradas de notícias reais) pairam sobre o território, dando corpo à *atmosfera de medo* existente na Cruzeiro e que se espalha pela cidade como um todo.

Os processos de segregação internos também estão representados no desenho da ilha. De um lado, casas maiores e mais bem construídas, protegidas por cercas, formam a área dos “proprietários” (T.E). De outro, casas menores e mais próximas umas das outras, são componentes do espaço que chamaremos aqui de área dos “ocupantes” (T.E). As relações de disputa entre esses dois grupos distintos é uma forte característica do local. Por essa razão, os *fiões de conexão* – simbolizados pelo novelo – são mais emaranhados em algumas partes que em outras, onde passam reto sem conseguir estabelecer comunicações. Em meio a esses agrupamentos residenciais, podem-se ver buracos, verdadeiras crateras, que precisam ser desviadas – essas são as representações das *zonas proibidas*, dominadas pelo tráfego, que limitam a circulação local e onde, às vezes, um tropeço pode significar uma queda sem volta.

Na imagem, é possível ver também, em alguns cantos, escombros deixados pelas obras não concluídas, que expressam questões relacionadas ao abandono do local por parte do poder público. Existem também *pontes* construídas para transpor tantas barreiras, que dizem de algumas formas encontradas para “escapar” desses entraves e da possibilidade de (re)inventar caminhos.

Importante esclarecer que esse desenho é uma representação esquemática, feita apenas com intuito de ilustrar as temáticas que sobressaíram no material empírico e que falam de conteúdos que concernem essa pesquisa. A Região Cruzeiro poderia ser representada de muitas outras formas e não se pretende generalizar ou reduzir a complexidade do local a uma imagem, sabendo-se que é um território vivo, mutável e sentido de maneiras diversas pelas

⁷ O desenho “A Ilha Cruzeiro” foi concebido em parceria com a bolsista do Projeto HUM/MUS e estudante de Arquitetura e Urbanismo Bibiana Umann Borda, com arte em aquarela do ilustrador Vinícius Goulart.

⁸ Para melhor compreensão dos resultados e análises, as falas dos participantes foram divididas em duas categorias: trechos de entrevista (T.E) e anotações do diário de campo (D.C).

pessoas que ali moram e o experienciam diariamente. Pessoas como Joana, Cazuza, Anita e Mogli, cujas vinhetas de suas histórias, relatadas nas entrevistas, irão iniciar os subcapítulos que seguem, contextualizando as análises e discussões dessa pesquisa.

5.2. Abismos e distâncias

Joana⁹ tem 53 anos e há 34 mora na Região Cruzeiro, apenas variando a localização da casa. Tem sete filhos, já crescidos, e duas netas. Nunca casou e hoje mora em uma casa com três desses filhos, as netas e uma irmã com deficiência, que fica sob seus cuidados. Suas atividades de rotina são todas voltadas para a manutenção do lar e da família. Leva todos os dias, de manhã, os netos para a creche e escola a pé, cuida dos afazeres domésticos e volta para buscá-los no final da tarde. No início da década de 1970, com cerca de 8 anos de idade, veio do interior para morar em Porto Alegre com a mãe, recém separada, e os irmãos. A mãe veio em busca de melhores oportunidades de emprego na capital, onde já tinha um irmão trabalhando na construção civil. Esse irmão foi um dos pedreiros que ajudou a erguer o Centro de Saúde Vila dos Comerciantes, que viria a ser conhecido como Postão da Cruzeiro. Joana sente orgulho de ter presenciado essa construção: "Eu vi nascer o Postão (...) levava comida para o meu tio que era pedreiro". Ela também lembra com vivacidade como era a vizinhança logo que chegaram: "era tudo mato (...) tinha só trilhas pra gente entrar aqui". No início, não havia água encanada ou luz elétrica e Joana conta que os moradores começaram a se reunir para conquistar melhorias de infraestrutura. Sua mãe participava como voluntária do grupo que organizou a associação de moradores: "em primeiro lugar surgiu o centro comunitário, que era onde as mulheres se reuniam – quem batalhava mesmo eram as mulheres". A mãe de Joana, como muitas mulheres da comunidade, trabalhava como empregada doméstica nos condomínios vizinhos. Joana, por volta dos 13 ou 14 anos, deixou os estudos para trabalhar, seguindo a mesma profissão da mãe. Durante a juventude, foi empregada nesses mesmos condomínios e ia para o trabalho a pé. Apenas quando passou a trabalhar em uma empresa de serviços gerais, na qual atuava como faxineira em um prédio localizado no centro da cidade, começou a utilizar transporte público para se deslocar diariamente. Joana não consegue avaliar se considerava o transporte de qualidade ou não, dizendo apenas: "era o transporte que nós tínhamos". Em 2015, foi demitida do emprego por causa da crise econômica e passou a trabalhar como dona de casa "guardei um dinheirinho para me manter e ajudar a minha filha a cuidar dos meus netos". Hoje, Joana vive dentro do bairro, saindo da Região apenas quando visita parentes na zona norte da cidade, utilizando aplicativos de transporte, pois custa menos do que usar o ônibus, segundo ela. Acredita que a falta de mobilidade ativa afetou um pouco sua saúde: "agora que eu engordei, porque estou parada em casa (...) não preciso levantar cedo e fico mais em casa que na rua". Foi diagnosticada com hipertensão e faz todo seu acompanhamento no Postão, mostrando-se satisfeita com o atendimento que recebe. Apesar da mobilidade aparentemente restrita, Joana diz sentir-se saudável e contente com a própria vida. Quando perguntada sobre o que deseja do futuro, responde que tem esperança que os jovens de hoje tenham um futuro melhor e que

⁹ Nome fictício escolhido pela participante. Ela disse que sempre gostou dele, pois "parece nome de mulher forte".

os políticos “abram os olhos” para a realidade local. Na vida pessoal, pretende seguir de dedicando à família: “Meu futuro é ficar em volta deles”.

Joana foi uma das participantes da pesquisa HUM/MUS que aceitou o convite para participar da segunda etapa e dividir um pouco de sua história na Região. É uma história que tem muito em comum com a de outros participantes entrevistados e também ilustra a de muitos moradores que, como ela, vivem na Cruzeiro desde seus primórdios. Até hoje, a Cruzeiro se constitui para Joana como seu principal cenário, pano de fundo de sua história pessoal, de modo que sua própria trajetória parece se misturar com a urbanização do território. Chamou atenção, durante a entrevista, o pouco envolvimento com a cidade ampliada, a ponto de não conseguir resgatar muito bem em suas memórias como era seu cotidiano de idas e vindas ao Centro, na época em que trabalhava lá diariamente, ou de experiências em qualquer outro local de Porto Alegre. Sua vida realmente acontece ali dentro da Região, como se essa fosse algo à parte em relação ao todo da cidade.

Morar na Cruzeiro parece ser uma condição acompanhada, muitas vezes, de um sentimento de isolamento. Nas falas de todos entrevistados, assim como nas conversas com outros moradores durante as atividades de pesquisa, foi possível extrair algo relacionado a essa temática. Uma das colaboradoras do Projeto descreve a mobilidade na Região da seguinte forma: “aparentemente tão perto de tudo e tão ruim [em termos] de mobilidade (...) a gente se sente ilhada” (T.E). Apesar de a Região estar em uma localização privilegiada (próxima ao Centro, ao Lago Guaíba e a outros pontos de referência da cidade), parece difícil deslocar-se dali para esses locais. Outro entrevistado, ao falar sobre o transporte público na Cruzeiro, conta que a oferta de ônibus no seu bairro permite que se vá até o centro, mas se há o desejo de ir a outras parte da cidade, é necessário sempre tomar dois ônibus, fazendo com que distância que seriam curtas pareçam imensas para quem opta por esse tipo de transporte.

A Cruzeiro está no meio do caminho para quem vai do centro de Porto Alegre para a Zona Sul. No entanto, geralmente não é a rota escolhida para esse trajeto. Desde que passei a frequentar mais a Região, em razão da pesquisa, comecei a notar comentários sobre um problema dos aplicativos de transporte, amplamente utilizados na atualidade. Mais de uma vez ouvi pessoas dizendo que o *GPS* (sistema de navegação por satélite) havia indicado passar pela Região Cruzeiro para fazer um trajeto e que isso seria um perigo, um motivo para não seguir “cegamente” a indicação do sistema, que sempre indica a rota mais rápida. Rapidez, no entanto, não é o único critério para ir de um local ao outro em uma cidade cujos habitantes planejam seus trajetos a partir de suas impressões sobre a cidade, deixando, muitas vezes,

espaços interditados ou, nas palavras de Bauman (2001), espaços vazios que criamos para desviar da alteridade, do desafio de lidar com a diferença.

A cidade, como outras cidades, tem muitos habitantes, cada um com um mapa da cidade em sua cabeça. Cada mapa tem seus espaços vazios, ainda que em mapas diferentes eles se localizem em lugares diferentes. (...) O vazio do lugar está no olho de quem vê e nas pernas ou rodas de quem anda. Vazios são os lugares em que não se entra e onde se sentiria perdido e vulnerável, surpreendido e um tanto atemorizado pela presença de humanos (p. 133).

Por duas vezes, a equipe de pesquisadores tentou chamar, à noite, um transporte por aplicativo para ir embora depois da Reunião de Monitoramento e os pedidos foram recusados pelos motoristas. A situação gerou comentários entre nós, sobre o receio desses profissionais de buscarem clientes naquele lugar, o que poderia configurar mais um entrave de mobilidade. Para sair da Região Cruzeiro para outros locais da cidade à noite, por exemplo, para uma atividade de lazer, um morador sem automóvel disponível teria duas opções: fazer uma rota maior do que o necessário tomando dois ônibus (que são menos frequentes depois de um certo horário) ou chamar um aplicativo de transporte, ficando à mercê do aceite ou não de seu pedido.

Como se constituem esses mapas mentais no imaginário dos habitantes da cidade é uma pergunta que pode encontrar ecos em alguns aspectos da teoria foucaultiana. Em uma entrevista dada em 1982, Foucault (2004) fala de “paisagens familiares”, que se referem a uma organização social à qual estamos habituados, mas que são produto de processos históricos bem precisos. A exclusão da população pobre é processo que acompanha a urbanização desde que as cidades começaram a se expandir ao longo da história. Em “Microfísica do Poder” (FOUCAULT, 1979), vemos que até o século XVIII, na capital francesa, o amontoamento urbano ainda não era tão grande a ponto de a pobreza ser sentida como algo perigoso. No entanto, no segundo terço do século XIX, “a coabitação em um mesmo tecido urbano de pobres e ricos foi considerado um perigo sanitário e político para a cidade, o que ocasionou a organização de bairros pobres e ricos, de habitações ricas e pobres” (p.95), por conta, principalmente, da propagação da cólera e das revoltas populares emergentes.

A vida na cidade é regulada por discursos, narrativas dominantes em um determinado espaço-tempo. Ao analisar o discurso, Foucault examina as diferentes maneiras pelas quais ele cumpre uma função dentro de um sistema estratégico de relações de poder. No entanto, as

práticas discursivas não são apenas um modo de fabricação desses discursos, mas sim um conjunto de técnicas e procedimentos de transmissão e difusão que fazem o discurso se disseminar, ou *capilarizar*, no corpo social (CASTRO, 2009). Interessava a Foucault analisar “as matrizes normativas de comportamento (...) estudar as técnicas e procedimentos pelos quais se empreende conduzir a conduta dos outros” (FOUCAULT, 2010, p.6). Tomando a cidade como corpo social, há uma série de práticas discursivas atuando no cotidiano, que conduzem os padrões de comportamento da população e que são engendradas pelos próprios habitantes.

Essa forma de controle da população é a essência do poder disciplinar, que se opõe ao exercício monárquico do poder, ou do poder soberano. No poder disciplinar, não é necessária a coerção para manter os corpos em seus lugares determinados, ao contrário, a liberdade é condição de existência das relações de poder (CASTRO, 2009; FOUCAULT, 1987). Há a possibilidade de livre circulação no território, no entanto, a população tende a manter-se em suas paisagens familiares, modelando seus mapas mentais a partir de certos discursos.

Quando estávamos preparando o primeiro grupo de entrevistadores da Pesquisa HUM/MUS para irem a campo, alguns comentários pareceram dar pistas sobre os discursos existentes no contexto em questão. Os entrevistadores, naquele momento, eram todos moradores da Região Cruzeiro e estavam sendo recrutados para trabalhar tanto lá na Região, quanto no bairro Menino Deus (vizinhança de renda média selecionada para a pesquisa). Ao saberem disso, um deles comentou que daria “uma diferença” (D.C) muito grande entre os resultados de um local e outro. Essa fala traz à tona um contraste que é evidente para todos nós e não causa nenhum espanto. É uma diferença já normalizada na vida urbana. Um dos desafios dessa pesquisa foi tentar se despir do habitual e exercitar o estranhamento em relação aos enunciados tidos como óbvios, tentando pensar em quais procedimentos levaram à normalização de certas verdades. Para Bauman (1998), ingressamos em um mundo “pré-fabricado” em que “uma terrível quantidade de aspectos são óbvios a ponto de já não serem conscientemente notados e não precisam de nenhum esforço ativo, nem mesmo o de decifrá-los, para estarem invisivelmente, mas tangivelmente, presentes em tudo o que fazemos” (p. 17).

Também é possível refletir e observar alguns impactos dessa ordem normalizada nas decisões ou ações dos habitantes da cidade. Foi interessante perceber que quando tentamos dividir os entrevistadores em grupos, definindo quem iria fazer as entrevistas nas vizinhanças

da Cruzeiro e quem iria fazer na vizinhança do Menino Deus, houve uma resistência por parte deles em se voluntariar para o bairro Menino Deus. Poderíamos pensar que os motivos estavam relacionados a dificuldades de deslocamento, mas ao serem questionados, as respostas dos entrevistadores davam a entender que eles achavam que não seriam bem recebidos, por exemplo: “sabe como é gente rica né? É mais reservada, não abre muito a porta”, disse um deles, ao que outro respondeu, em tom de brincadeira “lá o difícil vai ser entrar, aqui o difícil vai ser sair” (D.C).

Essa foi uma frase emblemática que, imediatamente, me fez pensar na leitura da obra “Confiança e medo na cidade” (2009) de Bauman, em que ele nomeia dois espaços distintos da cidade como *guetos voluntários* e *guetos involuntários*, utilizando, inclusive, como exemplo, a cidade brasileira de São Paulo (mas que define a realidade de muitas outras de nossas capitais). Cidades como as nossas são feitas de muros, segundo ele, assumindo uma nova estética da segurança. Quem tem condições acaba optando por viver em um condomínio que é “um lugar isolado que fisicamente se situa dentro da cidade, mas social e idealmente, está fora dela” (BAUMAN, 2009, p. 39). Por sua vez, aqueles que vivem nos guetos involuntários, o fazem não por escolha, mas porque é o espaço em que é possível habitar – ficando, de certa maneira, confinados, ainda que não haja muros físicos ao seu redor. Sendo aquele o espaço destinado a eles, circular por outros locais (como o bairro Menino Deus, no caso dos nossos entrevistadores) causa uma sensação de estar pisando em solo estrangeiro, onde os costumes são outros. Materializa-se aí a segregação sócio-espacial urbana.

Para além de uma questão do uso do espaço e de acesso a direitos, a segregação representa um distanciamento de mundos em que os modos de vida se diferem e nos quais as pessoas são subjetivadas. Segundo Luis Antonio Baptista (1999), o que ele chama de *apartheid* gerado pela vida condominizada solidifica e afirma a construção de identidades que moralizam, patologizam o diferente. Nas falas descontraídas dos entrevistadores, essa diferença é marcada com humor, mas sem deixar de transparecer um tom de receio, de dúvida se seriam aceitos “do lado de lá” ou se seriam vistos e tratados como intrusos.

Interessante comentar que esse encontro entre “guetos” acabou por não acontecer. A precoce desistência de alguns desses trabalhadores que foram selecionados para fazerem as entrevistas levou à contratação de estudantes de graduação para a tarefa, os quais manifestaram a preferência por atuar no Menino Deus. No entanto, após mais algumas tentativas nesse bairro, decidimos focar nossos esforços nas duas vizinhanças da Região

Cruzeiro e fazer a coleta no Menino Deus apenas quando estas estivessem finalizadas. Percebemos que as abordagens em cada local eram muito diferentes, por exemplo: no Menino Deus, as entrevistas previamente agendadas funcionavam melhor, enquanto na Região Cruzeiro entrevistas sem agendamento eram melhor sucedidas. Estratégias para transpor as barreiras da vida condominizada precisaram ser criadas, já que a conversa via interfone cria um distanciamento muito maior do que o diálogo diretamente à porta das casas, como costumava ocorrer na Cruzeiro.

Com o tempo, o grupo inicial de entrevistadores foi se modificando, muitos desistiram por diversas razões, sendo as mais mencionadas dificuldades de conciliar a pesquisa com os horários de trabalho e preocupações com os episódios de violência nas vizinhanças estudadas. Chamamos mais estudantes de graduação e pós-graduação para reforçar a equipe, formando um grupo misto. Ao final da coleta nas áreas da Cruzeiro, fizemos uma pausa e uma nova contratação de entrevistadores para iniciar os trabalhos no bairro Menino Deus. Nenhum dos trabalhadores que moravam na Região Cruzeiro se interessaram em fazer parte desse novo grupo.

Revisitando o diário de campo, tento elaborar compreensões sobre esse fenômeno de desistências e de gradual “academicização” do grupo de entrevistadores da pesquisa. O entusiasmo inicial por tentar diminuir o distanciamento entre saber científico e saber popular, rompendo barreiras entre pesquisadores e sujeitos de pesquisa, a partir do trabalho em conjunto com entrevistadores locais, foi diminuindo com o passar dos meses. No lugar do entusiasmo, sentimentos de frustração e incômodo permeavam as conversas da equipe fixa, ao nos depararmos com atrasos e ausências nas reuniões, algo que entendíamos como “falta de comprometimento” com o Projeto, por parte dos trabalhadores. Creio que as barreiras (invisíveis) entre comunidade e academia – que pensávamos estar transpondo – se adensaram ao passo em que avançávamos. É que só ao longo do caminho percebemos que o muro que nos separava permitia aberturas, mas era feito de matéria muito sólida para nossa ambiciosa tentativa de demolição.

Conversamos [no carro, voltando da Reunião de Monitoramento] sobre as desistências, chateados pela falta de interesse dos entrevistadores. Pensamos nessa dificuldade de aproximar a academia da comunidade, pois ficamos esperando a mesma motivação para executar projetos que para nós tem sentido muito além do pagamento que recebemos pelo trabalho, envolvem status, realização pessoal (...). Temos vontade de despertar algo a mais neles, mas estamos muito presos à nossa própria forma de pensar. Alguém comenta

no carro que ‘isso escancara o abismo social em que vivemos’ (D.C., 3 de abril 2017).

Ficamos presos à nossa própria forma de pensar, pois vivemos presos, apartados da diferença. As metáforas da ilha e do *abismo* dão forma aos principais sentimentos suscitados na etapa de produção de informações dessa pesquisa. Mas, mais do que simplesmente estranhar a alteridade, fica evidente a tentativa de disciplinamento de corpos empregada nas relações entre os personagens dessa experiência. O estranhamento da alteridade ilustra o que falávamos há pouco sobre como somos subjetivados de modos diferentes dentro dessas divisões de espaços onde os sujeitos são dispostos no tecido social – “A Academia” e “A Comunidade” são espaços simbólicos, mas também geográficos da cidade. O disciplinamento se dá nas relações cotidianas, nas tentativas de normalização do outro que escapa das formatações às quais estamos habituados. São relações de poder que nós mesmos renovamos a todo instante, fazendo-as funcionar não de cima para baixo, mas na própria trama da multiplicidade (FOUCAULT, 1987). Mesmo na melhor das intenções de tentar respeitar as diferenças, acabamos tentando trazer os sujeitos o mais próximo possível da nossa forma de funcionar – nossos modelos de produção, nossas percepções sobre horários e tempos, nossas formas de contrato. Tudo isso colidia e se ajustava em um movimento contínuo de atualização dessa interação, ao mesmo tempo em que a coleta de dados (por si só exaustiva e cheia de imprevistos) acontecia. Talvez por isso, ao fim de sete meses de coleta na Cruzeiro, o cansaço era imenso e a vontade de distanciamento inegável.

De outro lado, a inclusão de estudantes não-moradores da Região Cruzeiro tornou necessário outro tipo de preparo para os entrevistadores. Era preciso lhes apresentar o território e desmistificar alguns fantasmas da região tida como uma das mais perigosas da cidade. Muitas delas (aqui começo a me referir às entrevistadoras usando o pronome feminino, pois, no momento em que estou prestes a descrever, esse grupo de estudantes era composto apenas por mulheres) já tinham alguma experiência no local, mas, mesmo assim, programamos uma atividade de mapeamento. A atividade consistia em andarmos em grupo pelas áreas da coleta, acompanhadas por uma moradora que também iria começar a trabalhar conosco como entrevistadora. No entanto, um dia antes, essa moradora entrou em contato para dizer que estava em vias de iniciar em um novo emprego e, portanto, não poderíamos mais contar com a sua participação. Em seguida, recebi um e-mail de uma das estudantes perguntando se a atividade de mapeamento se mantinha após os acontecimentos daquele fim de semana e anexou a reportagem que informava sobre a ação policial que terminou com a

morte de um criminoso, após confronto a tiros. Depois do episódio, o posto policial foi atacado e um ônibus incendiado, o que resultou na interrupção de três linhas de ônibus da Região.

Como o ocorrido era em um local afastado da onde tínhamos combinado a nossa caminhada, mantivemos a programação. O Coordenador da pesquisa também se prontificou a nos acompanhar, já que conhecia um pouco mais a Região do que eu e as entrevistadoras em treinamento. Ao chegar no ponto de encontro, em frente ao Postão, nos deparamos com a presença ostensiva de policiais fortemente armados, posicionados em diversos pontos do bairro. A descrição dessa tarde é das partes mais ricas em detalhes de todo o diário de campo, mas faço aqui um esforço para extrair de toda essa intensidade dois pontos que considero interessantes para discussão: 1) o estranhamento de circular em um território no qual era gritante o nosso não pertencimento e 2) as reações causadas pelas obras inacabadas da Avenida Tronco, vistas (pela primeira vez de tão perto) e sentidas com o corpo durante a travessia a pé.

O temor, sempre presente, ficou intensificado naquele dia em especial, em razão das recentes notícias. Por esse motivo, tomamos a decisão de andar identificados com o colete da pesquisa¹⁰ – atitude sempre muito recomendada pelos profissionais da saúde que lá atuam, mas também bastante problematizada em discussões desse campo de conhecimento por acentuar ainda mais o distanciamento entre profissionais e usuários. Enquanto andávamos pelo território, muitos olhares se voltavam para nós, mas a vestimenta padronizada não pode ser a única responsável por esse fenômeno – creio que ela apenas maximizava nossa condição de “corpo estranho” naquele ambiente. Há uma vastidão de sentidos sendo comunicados através de nossos corpos, vestimentas e trejeitos que anunciam (ou denunciam) uma diferença que possui, na cidade, demarcações geográficas. Nosso Coordenador, depois de parar em frente a uma loja e pedir informações, usa a expressão “azeitar” para orientar as entrevistadoras sobre a importância de tentar diminuir o estranhamento mútuo interagindo com naturalidade. Essa necessidade de “azeitar” fala de um atrito, o reconhecimento de uma passagem áspera que precisa de um esforço consciente para ser suavizada. A “tranquila” circulação pelo espaço urbano passa também por esse tipo de complexidade.

¹⁰ O colete utilizado é branco e, mesmo que o símbolo colorido da pesquisa esteja impresso na frente, a cor pode causar semelhança com os jalecos utilizados por profissionais da saúde. Houve momentos em que fomos perguntados de estávamos fazendo campanha de vacinação.

Mas, para falar de obstáculos bem menos sutis, logo no início da caminhada, saímos contornando o Postão e passamos pela já comentada Avenida Tronco, que desde antes da Copa do Mundo de 2014, aguarda a finalização da obra de duplicação:

Há apenas uma casa ‘de pé’ no caminho da onde começou a ser construída a continuação da avenida, no resto se vê apenas escombros. Em um desses amontoados de concreto e tijolo quebrado, percebo que se ergueu novamente uma casa, improvisada, em que só é possível saber que alguém mora ali pelas roupas penduradas no varal. Fico com vontade de tirar fotos, mas não me sinto à vontade para isso. Nos pequenos comércios e residências à margem da avenida, nossa presença uniformizada é observada pelos moradores. Paramos em frente a um “valão” aberto, com aspecto insalubre e, ao erguer o olhar do chão, me chama a atenção o contraste entre o fim da obra inacabada e o cruzamento com a outra via asfaltada, alguns metros adiante. Com paradas de ônibus novas, pintadas de um azul ainda não desbotado pelo tempo, o asfalto brilha à luz do sol, destacando ainda mais o solo em que pisávamos, feito de terra, pedregulhos e mato sem poda, com um cavalo magro preso a uma estaca cravada no chão, bem na beira do cruzamento. Para lá do cavalo, parecia outro mundo dividindo um mesmo horizonte (D.C., 3 de maio de 2017).

Os torneios esportivos são sediados nas cidades com promessas de deixar legados positivos para o lugar, mas muitas vezes acabam impactando negativamente, com uma organização que “busca submeter os lugares a uma uniformidade estanque, inflexível, indiferente à realidade local” (MELCHIONNA; BECKER, 2015, p. 36). A Avenida Tronco foi considerada, nos planos de preparação da cidade para a Copa, uma via importante de acesso a um dos estádios onde ocorreriam os jogos e, por isso, precisava ser reestruturada, facilitando a mobilidade pelo local. No entanto, o abandono da obra em pleno andamento, em vez de promover o acesso à Região e torna-la local de passagem, criou um grotesco obstáculo de mobilidade. E deixou a Cruzeiro, mais uma vez, interdita ao convívio com o resto da cidade e ilhada em relação à movimentação festiva promovida pelo megaevento.

5.3. Atmosfera de medo e o perigo da queda

Cazuza¹¹, 47 anos, morador da Região há 38, é presidente voluntário de uma das associações comunitárias locais. Vivia em uma cidade do interior do Estado até seus nove anos de idade, quando se mudou para a capital com os pais e os seis irmãos para “tentar melhorar um pouco a situação de vida”. Quando perguntado sobre como era a Região logo que chegou, Cazuza confessa: “Na verdade eu não queria ter lembranças daquela época (...) todo mundo diz que é bom lembrar o passado, mas não sei se é tão bom, não (...) o passado é doído”. Quando chegaram do interior, segundo ele, era preciso descer do ônibus bem antes, porque era cheio de buracos de escavação nas ruas. “Eu me apavorei, porque na cidadezinha do interior, por mais pobreza e necessidade que a gente passasse, era mais organizada, tinha

¹¹ Nome escolhido por remeter a memórias de infância.

ruas mais asfaltadas, era mais limpinha”. “As pessoas vinham do interior igual eu vim e pegavam mesmo os pedaços de terra, iam morando e depois se ajeitando e através de uso capião, buscando seu direito da terra”. Cazusa tem lembranças vívidas e terríveis dos banhos que tinha que tomar no inverno em torneiras na rua, por volta de 1979 e 1980. Sobre as melhorias de infraestruturas que existem hoje na comunidade, ele afirma: “tenho orgulho de dizer que não é poder público isso, são pessoas que trabalharam honestamente e construíram suas casas”. “eu cheguei a abrir buracos para colocar canos para o saneamento básico”. A principal melhoria que ele ainda gostaria de ver em sua vizinhança é a presença de mais locais de lazer: “campos de futebol, praças bem adequadas para as pessoas (...) academias... Em cada cantinho do bairro eu gostaria que tivesse isso, porque eu acho que o uso desse tipo de coisas, de lazer, faria com que as pessoas diminuíssem a tensão de agressividade um com o outro”. Ele crê que a falta de espaços que incentivem a boa convivência entre as pessoas da comunidade cria rivalidades, divisões de grupos que brigam entre si. Sobre a existência de grupos de tráfico na Região, Cazusa simplesmente responde: “Na verdade a gente não lida com isso (...) Eu sei que tem, todo mundo sabe, mas quem deveria tomar providência quanto a isso, tentar melhorar isso, não faz... que força tenho eu para fazer? Nem eles atingem nós, nem nós atingimos eles”. Considera sua vizinhança relativamente pacífica em relação a outras da Região, onde os conflitos são mais agressivos. Percebe que isso se deve ao fato de que ali todos se conhecem, praticamente vivem lá desde a infância, portanto “tem esse mútuo respeito entre um vizinho e o outro, mesmo desses que fazem essas coisas erradas”. Ele está trabalhando na Associação há nove anos e diz que antes disso já fez de tudo um pouco. Começou aos nove anos vendendo pão e pastel para ajudar no sustento da família, trabalhou como empacotador em supermercado, foi policial militar, office-boy, entre outras funções. Hoje se dedica integralmente à Associação, que comporta uma creche e serviços de apoio educacional que atendem mais de trezentas crianças e jovens da comunidade. Conta que sofreu de depressão quando era jovem, aos 24 anos de idade, precisando passar por tratamento médico e psicológico. Relata que o que sustenta sua saúde mental hoje em dia é o trabalho comunitário “dá uma sensação tão boa no cérebro da gente, acredito eu, quando tu consegues ver alguém brincando, uma criança te agradecendo”.

As regiões mais pobres das cidades, em geral, são associadas à insegurança. A partir dos anos 1980, houve uma expansão da rede internacional de narcotráfico, o que refletiu na ampliação de atividades criminosas relacionadas à venda de drogas dentro das comunidades pobres brasileiras, o que gera uma imagem negativa dos moradores desses locais pela associação à criminalidade (GOMES; FERNANDES; FRANÇA, 2013). A Cruzeiro não é diferente, tendo seu nome muito vinculado à violência gerada pelo tráfico de drogas. Em uma busca por notícias usando a tag “Vila Cruzeiro” em um dos jornais de maior circulação da cidade, dez das onze notícias encontradas (entre os meses de janeiro a julho de 2017) são sobre confrontos e mortes ocorridos no local. Expressões como “assassinado em plena luz do dia”, “incendiado”, “armas e munições” e “policiamento reforçado” estampam as manchetes do período da inserção em campo.

Em diversos momentos, durante a coleta da Pesquisa HUM/MUS, as ocorrências de violência no local afetaram o andamento da pesquisa. Desde a preocupação com a segurança dos entrevistadores, que ficavam receosos de serem assaltados por carregarem os materiais da pesquisa (em especial o *tablet* utilizado para a aplicação do questionário), até a real impossibilidade de entrar em algumas regiões por estarem sob domínio de algum grupo de tráfico. Em função disso, muitos ajustes tiveram que ser feitos para fins de proteção ou precaução. Os entrevistadores reportavam situações já ocorridas, como roubos de equipamentos eletrônicos dos ACS, e deixavam claro que o problema da insegurança era vivido diariamente por eles: “A gente é daqui, a gente é que sabe!” (D.C.).

Além do medo de assaltos, também haviam locais “proibidos” para algumas pessoas, representados no desenho da ilha como buracos a serem desviados. Uma das entrevistadoras pediu para ser trocada sua área no mapa das amostras, explicando que ela é uma pessoa bastante conhecida no local onde mora, cujo domínio é exercido por um grupo de tráfico rival que domina a área que ela teria que circular para fazer as entrevistas. Segundo ela, ser vista andando na área do outro grupo poderia gerar desconfiança dos chefes do tráfico. Em um momento em que saí a campo com essa entrevistadora, conversei um pouco mais a fundo sobre morar em uma área dominada por um desses grupos e ela fez o seguinte relato: quando o seu filho (já adulto) chega em casa, à noite, ela precisa ir buscá-lo na parada, porque se eles enxergam um rapaz (ressaltou o fato de ser um rapaz negro) subindo a rua, no escuro, “já acham que é problema” (D.C.). Ela caminha de braço dado com ele, porque se percebem que ele está acompanhado de uma mulher mais velha, não desconfiam tanto. “Eu vou toda desarrumada, de pantufa, para verem que eu moro ali (...) fica muito escuro de noite porque eles apagam as luzes da rua para poder trabalhar” (D.C.).

Apesar de ter soado chocante aos meus ouvidos, ela contou a situação com simplicidade e descontração. A outra entrevistadora que estava conosco, naquele momento, contou que onde ela mora isso não acontece, mas conhece um jovem que não podia ir visitar a namorada à noite pelo mesmo motivo: já havia sido parado e questionado pelos traficantes. Muito frequente, também, nas conversas que se ouvem por lá são essas demarcações de diferenças entre uma vizinhança e outra, muitas vezes, ao dobrar da esquina, as regras mudam. Quem caminha por lá sem saber desse funcionamento, se depara com alguns olhares difíceis de traduzir, como foi relatado por algumas entrevistadoras estudantes, mas que indicam que a passagem está sendo vigiada. Quanto a quem são, afinal, esses tão falados líderes do tráfico, as respostas que obtive os descreviam quase sempre como meninos bem

jovens, adolescentes, e que, por isso mesmo, são muito agressivos – quanto mais jovens, mais é preciso fazer uso da violência para serem respeitados e assumirem um status mais elevado. “Eles precisam mostrar poder” (D.C.), contou uma entrevistadora.

Cabe aqui ressaltar que o conceito de “poder”, da forma como foi trabalhado por Foucault (1987), não se baseia em uma concepção negativa do poder, mas como um exercício ou jogo de forças permanente e presente em todas as relações. Mas que tipo de poder é esse que precisa ser mostrado por esses personagens que atuam de maneira tão contundente no território? Izabel Passos (2013) nos dirá que as relações de poder em Foucault sofrem deslizamentos ao longo de sua obra, abordando os conceitos de poder soberano, disciplinar (do qual já falamos antes) e biopoder. No entanto, é importante delimitar que o poder não é um atributo da qual a pessoa possa se apoderar, tomar posse, pois não é “algo e si” e sim uma “operação” (PASSOS, 2013, p. 11). Inspirando-se no pensamento foucaultiano, a partir do texto da autora supracitada, talvez a pergunta correta não seria “que poder é esse”, mas o “como” desse poder, ou seja, quais as condições que tornam possíveis esse tipo de relação de poder entre moradores e líderes do tráfico dentro da comunidade.

Minhas suposições iniciais levavam a olhar essas relações entendendo-as como tirânicas, uma liderança que é tomada à força. Theresa Magalhães (2013) revisita a cronologia dos estudos sobre as relações de poder em Foucault e aponta que uma questão que se colocava nos anos cinquenta, em especial na Europa Ocidental, era o problema do *excesso de poder*. Os primeiros escritos sobre o tema trazem instrumentos conceituais para pensar a ocorrência dos recentes regimes totalitários como o fascismo e o stalinismo. Foucault vai desenvolvendo seu pensamento de forma a entender a liberdade como condição essencial para qualquer relação de poder, já que essa relação só se dá quando há possibilidade de resistência. “Mas isso não significa negar que existem estados de dominação” (MAGALHÃES, 2013, p 36), pois em muitos casos essas relações são acentuadamente dissimétricas e a margem de liberdade é limitada.

Os moradores da Cruzeiro, ao primeiro olhar, parecem viver à mercê do domínio dessas lideranças, que usam da força e da coerção para delimitar seus espaços. Essa questão se destaca como um verdadeiro entrave de mobilidade, levando as pessoas a modificarem suas rotas, evitarem possíveis atalhos para irem de um local ao outro e, no limite, deixarem de circular na rua, em especial em horários noturnos ou em períodos específicos em que há “toque de recolher”. Mas há também a visão de pessoas como o entrevistado Cazuza, que

dizem haver certos pactos de respeito mútuo entre os moradores envolvidos com a criminalidade e os que não têm envolvimento:

Eu não convivo com isso [com o crime], não concordo com isso, mas só quem mora em comunidades como a nossa aprende uma coisa: é cada um no seu quadrado (T.E, Cazuzza).

Eu conheço bem a linguagem da vila. A periferia tem um código interno de condutas que quem é de dentro conhece (...) assim como eu respeito, eu exijo meu respeito (T.E, Anita).

Se cada um faz a sua parte, levanta cedo para o serviço, sai e volta, eu acho que é tranquilo (T.E, Joana).

A leitura do texto de Gabriel Feltran (2016) ajudou a pensar mais a fundo sobre a construção dinâmica social contemporânea das periferias e a presença da criminalidade. Usando os termos “trabalhador” e “bandido”, ele faz algumas costuras entre esses personagens antagônicos presentes no imaginário popular e que ganham vida nas periferias brasileiras. Assim como os entrevistados Cazuzza e Joana, além de tantos outros, as pessoas que migraram do interior, por volta dos anos 1970, para essas áreas ainda não urbanizadas, levantaram suas casas com sua própria força de trabalho e foram, aos poucos, conquistando a infraestrutura básica de moradia através de esforços coletivos. Segundo o autor, essa narrativa de orgulho pela construção do local é recorrente na fala dos moradores mais velhos, mas a geração nascida após os anos 1990 não se reconhece nessa fala. Isso impacta a forma como o jovem se relaciona com o território. Bauman (2001) dirá que a modernidade líquida é marcada por esse rompimento dos laços territoriais, assunto que será aprofundado mais à frente.

Ainda em Feltran (2016), o desinteresse pela narrativa de ação comunitária e a lacuna de representações (e eu adicionaria ainda a exacerbação da lógica de consumo nas últimas décadas) alimenta uma disputa de legitimidade. Nesse cenário, o “mundo do crime” insurge como uma instância de validação para o público (cada vez mais) jovem. Além de tensionar o mundo do trabalho, frequentemente precarizado, em oposição às possibilidades lucrativas do mercado ilícito, tensiona outras esferas (familiar, religiosa, escolar), modificando a estrutura das dinâmicas sociais existentes. Se antes o “trabalhador” se opunha ao “bandido”, combatendo-o, hoje a criminalidade está tão bem estabelecida que a disputa de espaço é entre “bandido” *versus* “bandido” (grupos rivais). E o “trabalhador” se inscreve no jogo relacional, participando (mesmo quando se abstém) dessa dinâmica. Mas, também, sendo vítima dos

“respingos” que são fruto da exacerbação da violência armada típica de territórios em guerra. Afinal,

Esse ‘mundo do crime’, entretanto, não *domina* os territórios ou as populações tiranicamente. A posse das armas e a disposição para utilizá-las é, evidentemente, a fonte última da legitimidade e autoridade (...). Entretanto, cotidianamente, esses grupos manejam componentes muito mais sutis de disputa pelas normas de convivência (...) não se trata de um jugo ou de uma dominação autoritária, tampouco trata-se de um movimento democrático: a questão é que ‘o crime’ emerge noutra chave de compreensão, como resultante de trocas sociais complexas (...) obtendo dessas trocas consentimentos ativos e legitimidade para ali se estabelecer (FELTRAN, 2016, p 57-58, grifos do autor).

Na Cruzeiro, as queixas em relação à criminalidade são recorrentes nas conversas cotidianas, mas há uma variação na intensidade do incômodo que depende da localização exata de moradia da pessoa. Algumas vizinhanças parecem ter pactos mais bem estabelecidos de respeito mútuo e, em outras, o pavor de retaliações injustas é uma realidade. Muitos tem uma história para contar de um conhecido, um vizinho ou um parente que foi executado por algum motivo banal. Essas histórias percorrem o território, assumindo caráter quase mítico e adensam a *atmosfera de medo* e ansiedade. Manter-se em estado de alerta já é parte da vida urbana e em meio à sensação de caos, “nossos medos são capazes de se manter e se reforçar sozinhos. Já têm vida própria” (BAUMAN, 2009, p 54).

O medo na cidade nasce da angústia pelo anonimato na multidão. A aglomeração de pessoas cria a sensação (real) de que estamos cercados de desconhecidos – e o desconhecido gera medo. Segundo Robert Pechman (2002), uma das formas de dar nome ao desconhecido é criando mitos e, nas sociedades urbanas que foram tomando forma a partir do século XIX, os folhetins e crônicas jornalísticas faziam esse papel de fabricação de mitos. Era comum nos folhetins, como em diversas vertentes da literatura, organizar o mundo em polos antagônicos, traçar fronteiras entre o bem e o mal. A paisagem urbana vai sendo constituída no imaginário da população através de discursos povoados por ideias maniqueístas que tentavam responder à pergunta que pairava no ar: Quem são os selvagens da cidade?

(...) é dar cara, corpo e voz às classes perigosas. Pelo folhetim, desdobrando-se no romance, a sociedade descobre horrorizada *o outro* do civilizado e se dá conta que o inimigo não está mais do lado de fora das muralhas da cidade (aliás, as cidades nem têm mais muralhas), que convive lado a lado com o cidadão. (PECHMAN, 2002, p. 16, grifo do autor)

Ainda que de forma diferente, as matérias jornalísticas de hoje ainda desempenham um papel de disseminar discursos maniqueístas. “A vila em que todos viraram alvos” é o

título de uma matéria jornalística de 25 de fevereiro de 2016 sobre um tiroteio ocorrido na Região Cruzeiro. Essa foi a época em que eu iniciava as idas ao campo da pesquisa e lembro de ter encontrado essa frase, em destaque, enquanto folheava o jornal. Em tom envolvente, típico de romances policiais, o jornalista narra o acontecido e capta a atenção do leitor com um toque de mistério e descrições ricas em detalhes. Guardei a matéria com uma anotação que dizia “Cruzeiro: terra de ninguém?”, pois a primeira leitura feita me remeteu ao termo utilizado em contexto de guerra para designar o território “sem dono” existente entre duas trincheiras de grupos inimigos, na qual qualquer um que passe fica extremamente vulnerável, virando alvo de ataques vindos de qualquer lado.

A metáfora da guerra se adequa muito bem à paisagem da Região Cruzeiro. Não apenas pela ocasional ocorrência de conflitos armados entre grupos rivais e nem tão somente pelo clima de “guerra fria” gerado pelas proibições de circulação já mencionadas, mas também pelo aspecto visual do local. Na ocasião em que recebemos a visita de um dos pesquisadores do Projeto HUM/MUS da cidade de Oxford (Reino Unido), o levamos para conhecer a área de estudo e, ao chegar à Avenida Tronco, suas palavras foram essas: “Parece uma zona de guerra” (D.C). Os comentários que seguiram essa fala trouxeram à tona comparações com imagens da Síria vistas pelos telejornais, com a diferença de que o “estrage” ali na Cruzeiro não foi feito por bombas, mas pelo descaso governamental. É interessante refletir sobre como a aparência do local acaba por reforçar um discurso midiático, fazendo com que as palavras “zona de guerra” se materializem, alterando a paisagem e ilustrando aquilo que é dito sobre o lugar. Assim, a negligência do Estado ajuda a desenhar o que é dito nos jornais.

Retomando a anotação feita no diário, “terra de ninguém”, é possível pensar em duas questões que se abrem e vão se ampliando ao longo da vivência em campo. Primeiro, a lembrança do poema, tão utilizado para retratar a pobreza e a vida da população marginalizada, de Eduardo Galeano (2016), “Os ninguéns”, do qual destaco os trechos em que os ninguéns são descritos como os que “não aparecem na história universal, aparecem nas páginas policiais da imprensa local” e que “custam menos que a bala que os mata” (2016, p.71). Essa forte sentença de Galeano encontra ecos na fala de uma entrevistada que atuava como educadora na Região. Ela destaca que aquilo que mais a deixa insatisfeita com o lugar onde mora e trabalha é o problema da mortalidade juvenil. Ela conta que muitos jovens são absorvidos pelo tráfico bem cedo, entre treze e dezesseis anos de idade, e acabam sendo assassinados, ainda que mal tenham começado a vida adulta: “Isso me incomoda, essa

indiferença com a mortalidade dos jovens da Cruzeiro” (T.E). Com a licença poética de Galeano, em “terra de ninguém” quem vive só pode ser ninguém. Quanto dessa indiferença não é reforçada pelo próprio discurso da mídia que evoca imagens sobre a Região Cruzeiro que a caracterizam como um lugar sem dono, um lugar sem lei? Não se questiona aqui a importância da veiculação de notícias sobre os atos de violência que ocorrem no local, mas talvez seja importante problematizar o tom novelístico utilizado, possivelmente, em nome de provocar o interesse dos leitores e aumentar o lucro da empresa jornalística. Tal como vimos acima, o imaginário da população e a paisagem urbana também são formados a partir do discurso da mídia.

A segunda questão que se abriu a partir da frase “terra de ninguém” foi uma característica forte da Região que se sobressai, em especial nas falas dos entrevistados Cazusa e Anita (como veremos a seguir), que diz respeito à ocupação da terra. Esse tema é a chave para compreensão dos processos de segregação internos que ocorrem na Região, dos quais falaremos no subcapítulo que segue.

5.4. Muros grossos e paredes finas

Anita¹², 48 anos, mora na Região Cruzeiro desde 2003, é formada em Letras e estudante de Psicologia na universidade localizada na Região. Reside em um condomínio integrado com a rua, sem divisão clara entre espaço público e espaço condominial. Antes, morava na região leste de Porto Alegre, no Morro Santana, onde passou a maior parte da vida, desde que veio do interior, ainda na infância. Anita participou ativamente da construção de sua comunidade no Morro Santana, tornando-se uma liderança na juventude: “aos 20 anos eu ocupei uma área para morar, por isso minha liderança no movimento iniciou pela luta pela moradia”. Conta que, no local, não havia água encanada, nem luz elétrica. Ela levou a demanda para a prefeitura, por volta de 1992, e foi ridicularizada pelos vizinhos, que a chamaram de “ingênua” por acreditar que o pedido seria atendido. Após alguma insistência, Anita foi surpreendida pelo barulho dos caminhões entrando na comunidade para instalação da rede de abastecimento. “Fiquei muito feliz. Foi ali que eu comecei a acreditar que valia a pena mobilizar os moradores e ir atrás. Depois disso, nunca mais parei, a gente foi buscar coleta de lixo, etc”. Apesar de relatar com muita satisfação sobre sua atuação no movimento comunitário, Anita conta que houve um desgaste. “O movimento comunitário é muito forte durante um tempo, mas com o passar dos anos, é uma questão cultural, as pessoas não se apropriam, elas não querem se tornar protagonistas, porque dá trabalho”. As reuniões foram esvaziando e a violência se intensificou na região nos anos 2000, pelas disputas do tráfego. A região começou a ser negligenciada novamente “eu não via mais resultado, tinha um buraco que ficou esperando um ano para a prefeitura vir fechar, ninguém resolvia”. Essas razões contribuíram para a decisão de deixar a região

¹² Nome escolhido em referência à revolucionária Anita Garibaldi.

leste e mudar para a Cruzeiro. “Foi amor à primeira vista com o condomínio”. Anita ficou encantada pelo local, que era muito arborizado e em cima do morro. “Parece um oásis”. Apesar de gostar do local onde vive, descreve uma sensação de isolamento na Região: “aparentemente tão próximo de tudo e tão ruim [em termos] de mobilidade”. Outro aspecto lhe causa incômodo: “a distinção, a segregação bem clara que acontece entre os ditos proprietários e os chamados invasores”. O condomínio em que ela mora fica ao lado de uma ocupação e a relação dos moradores das duas partes é muito conflituosa, “porque eles [moradores do condomínio] não aceitam se sentirem tão expostos pela passagem dos moradores das vilas do entorno e nós estamos ali cercados de comunidades bem pobres, então tem muito roubo de coisas banais, tipo uma mangueira, o medidor da água”. Anita se desloca pela cidade a pé e de ônibus, nunca gostou de dirigir. “Gosto de andar de ônibus, porque eu vejo a cidade (...) é um momento meu, de introspecção”. Circula pela região tentando diminuir as barreiras que encontra na sua vizinhança do jeito que pode. Pediu para um artista local grafitar a porta de sua garagem, retratando a vista da janela do seu quarto, onde consegue ver a cidade do alto do morro. Ao compartilhar uma paisagem que é só sua com os vizinhos, talvez esteja manifestando um desejo de que aquela cidade que vê pela janela pudesse ser de todos.

Anita percebe a Região Cruzeiro de forma especial, pois adquiriu uma casa no local depois ter vivido em outro bairro, onde havia ocupado sua área de moradia. De repente, viu-se assumindo outra posição social no novo bairro, aonde chegava com o status de proprietária. Sentindo-se um pouco parte dos dois mundos, ela tenta driblar a segregação entre grupos em conflito: os *proprietários* e os *ocupantes*.

O condomínio de Anita tem características atípicas em relação à maior parte dos condomínios atuais, pois o conjunto de casas não está isolado por muros. Um loteamento para população de classe média trabalhadora do comércio, construído nos anos 1960, transformou-se nesse condomínio, mudando de nome e ganhando regimento próprio. Segundo informações disponíveis em *website*¹³, a área condominial perfaz um total de 390.620,50m², com 563 residências. Mesmo sem estar concretamente separado do seu entorno, o condomínio estabelece barreiras invisíveis que tornam possível uma vida segregada, mesmo sem os muros reais, já que “a vida condominizada solicita limites e barreiras” (BAPTISTA, 1999, p. 38). Anita relata que há uma constante “irritação” (T.E) dos moradores do condomínio causada pela passagem dos moradores das “vilas”¹⁴ próximas.

¹³ Optei por não referenciar o website a fim de manter certo resguardo em relação às informações mais específicas do condomínio em questão.

¹⁴ A partir daqui, começo a utilizar o termo “vila” com mais frequência por ser a palavra escolhida pelos entrevistados para se referirem à localidade em questão.

Uma das “vilas” a qual Anita se refere caracteriza-se por um aglomerado de casas construídas na subida localizada logo atrás de sua rua. Segundo Anita, “as pessoas que estão na vila, a maioria, são interioranas, pessoas que vieram do interior na década de 70 ou 80, com aquele sonho de sobrevivência e, quando chegaram aqui, não encontraram condições de comprar, alugar ou financiar um imóvel, morar em um bairro regular. O que sobrou foi a vila” (T.E). A exemplo de muitas favelas brasileiras, as “vilas” em Porto Alegre também foram construídas, no passado, por uma “espécie de população de mediação entre o rural e o urbano” (FELTRAN, 2016, p. 51). Construções que foram iniciadas sem participação do poder público e, por isso, seguem um padrão “desordenado”, ou seja, com irregularidade das vias e do tamanho e forma dos lotes. Essas características levam a uma maneira específica de se relacionar com o espaço, que geram diferentes modos de subjetivação. A experiência de habitar por breves momentos esses espaços e observar os corpos e interações à minha volta permitiu pensar sobre os atritos e fricções que eles causam ao chocar-se com a vida condominizada.

Trago, a seguir, trechos do diário de campo em que descrevo a primeira chegada ao novo local da Reunião de Monitoramento, antes sediada no Postão. O contraste entre o novo local (um centro comunitário, cravado no coração da “vila”, lugar onde o cotidiano da comunidade acontece) e o Postão (espaço asséptico, onde as interações são mediadas por diversos agenciamentos e, portanto, ocorrem menos naturalmente) causou deslocamentos que favorecem a análise:

Fomos de carro encontra-los no novo local, no qual se chega entrando em um acesso estreito, sem sinalização. O movimento é grande no fim da tarde, com a saída da creche que fica exatamente em frente à casa onde iríamos realizar a reunião: uma casa de alvenaria, pintada de azul. Por causa do horário movimentado, existem alguns carros estacionados ao longo do acesso, especialmente em volta da creche, o que nos obriga a seguir um pouco mais à procura de uma vaga, dirigindo bem devagar em respeito aos pedestres, com os quais dividimos o mesmo espaço na rua. (D.C)

O primeiro estranhamento é essa divisão de espaço entre pedestres e carros, em uma via bastante estreita, sem calçada. Os transeuntes – em sua maioria, mulheres acompanhadas de crianças – contornavam nosso carro, tranquilamente, para seguir seus caminhos e nós avançávamos com cuidado, tentando decodificar as regras do ambiente. Não existe qualquer tipo de sinalização de trânsito, que informe onde se pode entrar ou estacionar:

Os carros parecem acomodados de forma desordenada, encaixando nos cantinhos possíveis dentro daquela rua estreita, sem calçada. Observando o entorno, obedecemos a esse aparente código de conduta “desordenado” e

tentamos localizar um canto para encaixar nosso carro também. Mais abaixo na rua – há um declive acentuado após uma curva – se vê um grupo de rapazes jogando bola, sem camisa e totalmente à vontade no meio da rua. Em volta, muitas casas “amontoadas”, quero dizer, sem espaço de terreno entre elas. Como se tivessem sido construídas, também, encaixando aonde dava. As casas, algumas de alvenaria, outras de madeira, parecem deixar seu interior exposto, não sei bem se por estarem com as portas abertas, ou se as janelas são muito próximas da rua (sensação causada pela ausência de calçada). Alguns moradores estavam sentados em frente às casas e havia muitas roupas penduradas em varais. (D.C)

O exercício de observar e absorver o ambiente com olhos de “recém chegada” permitiu dar vida a essa rua que, em outras palavras, poderia ser descrita como uma típica via de assentamento informal. As diferenças causadas pela “informalidade” se traduzem, principalmente, na ausência de sinalização e calçamento, que parece algo estranho dentro da nossa (minha e dos colegas que me acompanhavam) concepção de urbanidade. Para os habitantes do local, no entanto, está normalizado nos modos de transitar, ou seja, não parece constituir obstáculo de mobilidade. Andando com destreza nas vias que percorrem diariamente, encontram vizinhos e criam espaços de convivência (cadeiras em frente às casas) e lazer (rapazes jogando bola). É possível, no entanto, que as normas instituídas fora dali, na “cidade formal” (T.E), possam servir como barreiras invisíveis, inibindo o uso desses outros espaços pela população subjetivada no assentamento informal.

Outro detalhe que chamou a atenção, nessa e em outras incursões por ruas semelhantes da Região Cruzeiro, foi a maior exposição do interior das casas. Demorei para conseguir dar nome a essa particularidade, que se percebia ao passar pelas casas e, em uma rápida espiada, ter acesso a detalhes do seu interior, objetos decorativos, disposição dos móveis, programação televisiva escolhida, etc. Raquel Rolnik (1988) resgata as origens da intimização dos lares a partir do final do século XIX, ligada a um movimento da burguesia de reorganização do espaço de moradia. “O lar – domínio de vida privada do núcleo familiar e de sua vida social exclusiva – se organiza sob a égide da intimidade” (p. 27). As casas são construídas de forma a abarcar todas as atividades em cômodos definidos por função (sala de visitas, sala de jantar), assim “a vida social da burguesia se retira da rua para se organizar à parte, em um meio homogêneo de famílias iguais a ela” (p. 27).

Esse padrão de habitação torna-se imperativo nas casas de famílias abastadas, enquanto nos territórios de baixa renda isso não ocorre, pela necessidade de dividir espaços pequenos com muitas pessoas. Mesmo que, atualmente, as configurações arquitetônicas dos domicílios das elites e da classe média tenham passado por mutações, as ocupações da Região

Cruzeiro apresentam esse contraste na forma de habitar. A rua e o interior das casas se aproximam, assim como a interação entre casas vizinhas é muito mais intensa do que, habitualmente, se vê em localidades de tecido urbano formal, onde os terrenos estão claramente delimitados e cercados. Na “vila”, há uma delimitação menos óbvia entre fora e dentro, casa de um e casa de outro. Muitos terrenos são divididos por vários núcleos de uma mesma família ou por famílias diferentes. Isso demanda outro entendimento de como se dão os limites dos espaços individuais reais e simbólicos. Continuando o relato:

Um dos entrevistadores abre a porta e nos conduz a um salão grande com cadeiras e mesas de plástico e uma churrasqueira no canto. Assim que, rapidamente, organizamos as mesas para iniciar a reunião, todos parecem agitados e começam a contar suas últimas experiências com os tablets e questionários. O barulho da rua contribui para o clima de agitação – escuto motos acelerando e, ao lado da Associação, alguns cães latem muito alto. O vidro da janela que nos separa do pátio com os cães está quebrado, dando a sensação que eles estão dentro da sala. Há um momento em que um senhor (provavelmente o morador do pátio ao lado), lá de fora, coloca o rosto nessa janela, interrompendo a reunião para cumprimentar o pessoal. (D.C)

Do mesmo modo que o espaço íntimo se mescla com a rua, a rua invade os espaços internos. Lembro-me de, nesse dia, sair da reunião aturdida e ficar admirada com a capacidade dos entrevistadores de ignorarem os sons do entorno e seguirem a reunião normalmente. Mais de uma vez, senti-me fracassando ao tentar estabelecer “ordem” no ambiente, fazendo com que todos se escutassem e esperassem sua vez de falar. Naqueles caóticos fins de tarde, o que todos queriam era concluir suas obrigações e ir para casa, acompanhando o audível fluxo externo de movimentação pós-jornada de trabalho. Percebi minha própria construção pessoal encharcada por aprendizados vindos dos saberes “psi”, que dizem da importância do enquadre, da organização de um ambiente “sem ruídos” e sem interrupções para poder trabalhar. Adaptações e desprendimentos foram necessários, mas os registros dessas sensações foram importantes para compreender certas dinâmicas do campo de estudo.

A imagem do novelo foi escolhida para representar essas relações estreitadas e permeáveis entre os *ocupantes* em oposição às formas de se relacionar dos *proprietários*: “Os moradores [do condomínio] investem nas suas próprias casas, deixando bonitas e agradáveis, mas não investem na convivência” (T.E). A intenção é tentar materializar essas desconexões e distâncias que se estabelecem em um espaço tão mesclado, onde não existem muros de separação entre um grupo e outro, mas a segregação e diferenciação acontecem por outras vias. A exemplo do que ocorria nas cidades coloniais brasileiras, as distâncias entre grupos sociais que estão próximos fisicamente pode ser expressa por modos de vestir, gestualidades,

atitudes e, inclusive, traços étnicos como o tom da pele (ROLNIK, 1988). Robert Pechman (2002) retoma a sociabilidade como uma das grandes preocupações do século XVIII, momento em que a etiqueta se tornou uma forma de contenção (disciplinamento de si) e dominação (disciplinamento do outro): cria-se um modelo de comportamento, ou de normalidade, que se não é seguido, coloca o sujeito na condição de incivilizado.

O disciplinamento é um dos mecanismos de controle pelos quais se pretende defender a sociedade dos perigos que vêm de dentro do próprio corpo social (KATIA SOUZA, 2014). Torna-se importante delimitar espaços, saber quem é quem na crescente massa de indivíduos que se espalha desordenadamente pela pólis. Enquanto, na soberania, esses limites seriam demarcados com medidas repressivas (proibindo a passagem de certos grupos, por exemplo), o poder disciplinar investe em técnicas de adestramento. “Aqueles que fogem a essas técnicas de objetivação e subjetivação vão compor outra categoria, a de povo, pessoas que não pertencem realmente à população” (SOUZA, 2014, p. 133). Segundo Foucault (2008), a partir do momento em que os muros deixam de existir, deixando a cidade aberta à passagem de diversos grupos sociais, o conjunto de habitantes é enquadrado por vigilâncias, olhares e exames: “tratava-se de organizar a circulação, de eliminar o que era perigoso nela, de separar a boa circulação da má” (FOUCAULT, 2008, p.24).

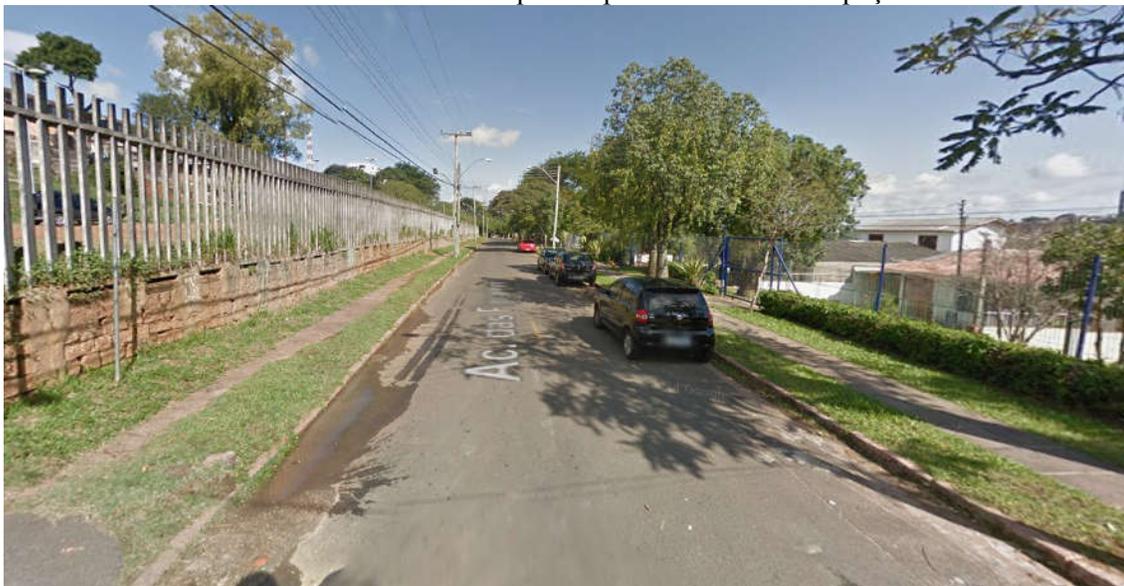
Entre os *ocupantes*, a própria forma de habitar o espaço urbano se difere da norma. Desde o padrão das construções, até as formas de habitar a rua – tendo a calçada em frente ou o terreno ao lado como extensões da moradia – tudo isso pode ser lido pelos *proprietários* como modos inconvenientes de existir no bairro. Bauman (1998) trabalha com a noção de “pureza” como uma invenção humana que busca ordenar o mundo de modo a atribuir às coisas seus lugares corretos. Por muitas vezes, na história da humanidade, os próprios humanos atrapalhavam a efetivação desse projeto de pureza: “*outros seres humanos* que são concebidos como um obstáculo para a apropriada ‘organização do ambiente’” (p. 17, grifos do autor). Quanto mais se afastam as diferenças, maior é a sensação de temor na presença do outro: “quanto mais eficazes a tendência a homogeneidade e o esforço para eliminar a diferença, tanto mais difícil sentir-se à vontade em presença de estranhos, tanto mais ameaçadora a diferença e tanto mais intensa a ansiedade que ela gera” (BAUMAN, 2001, p. 135).

Pelo relato de Anita, o desconforto pela circulação dos *ocupantes* nesse território compartilhado está muito ligado ao medo de roubos, principalmente, e à associação dessa

população a práticas ilícitas, como uso de drogas e prostituição. “Eles dizem: se eu comprei a minha casa com todas as dificuldades, porque eu tenho que conviver com esses marginais?” (T.E). Há um tom de disputa sobre quem tem mais direito a habitar o bairro, que perpassa a questão da propriedade. “Imagina tu ser humilhado porque tu não és dono da tua casa, tu és um ‘posseiro’, tens a posse da tua casa. Tu nunca podes vender, porque não tem a escritura, um pedaço de papel que reconheça que tu construístes aquilo ali, que a tua vida está ali” (T.E). O termo “marginal” utilizado carrega o peso dessa categorização que põe esse grupo na condição de “outro”, não pertencente a uma certa organização social.

Todas essas práticas de diferenciação e vigilância – que funcionam como barreiras invisíveis na circulação das diferentes populações locais – não excluem a tentativa de materializar essas divisões. É possível perceber, na Região, o surgimento de muros, como o construído no lado sul da Avenida Tronco. Com cerca de 500 metros de extensão, ele isola a fachada das casas do condomínio, de modo a não ficarem tão visíveis para as ocupações existentes no outro lado da avenida (VARGAS, 2003). Da mesma forma, na rua de Anita, há uma parte do condomínio que se cercou de grades, por decisão daquela porção da vizinhança. E ainda, o outro lado da rua “ganhou” um muro igual ao da Avenida Tronco, para isolar um terreno utilizado como campo de futebol pelos jovens e crianças da área de ocupação.

Figura 7: Visão da rua onde as casas do condomínio são protegidas por grades e um muro de concreto isola o terreno que faz parte da área de ocupação.



Fonte: Google Maps (2018)

De certa forma, esses processos de segregação interna parecem refletir os da cidade como um todo em relação à Região Cruzeiro, sempre carregados de medo desse “outro”

estigmatizado, que se perpetua e se reproduz através dos discursos. No entanto, a pós-modernidade demanda cada vez mais misturas, colocando sob tensão os conceitos de pureza das sociedades e comunidades. A próxima e última vinheta traz o gancho ideal para seguirmos essa discussão.

5.5. Pontes e rotas alternativas

Mogli¹⁵, 22 anos, reside desde o nascimento com a mãe em um condomínio situado na Região Cruzeiro. Desloca-se diariamente de bicicleta da sua casa até o bairro vizinho, Menino Deus, onde deixa a bicicleta em um Shopping Center. Dali, toma um ônibus que atende a região metropolitana para deslocar-se até seu local de estudos e estágio – é aluno bolsista da Faculdade de Matemática em uma universidade privada na cidade de Canoas. Durante o seu crescimento, Mogli conviveu e fez amizades com outras crianças moradoras do condomínio, mas sua relação com o bairro era bastante restrita: “Teve um período que eu passava as tardes sozinho em casa. Aí, por exigência da minha mãe, eu não podia sair do condomínio. Eu brincava aqui dentro”. Da mesma forma, sua vida escolar se deu fora da região de moradia, pois a mãe de Mogli preferiu matricular seu filho em escolas próximas a seu local de trabalho: “Uma coisa levou a outra, claro que não foi só o deslocamento. Quando eu comecei na vida escolar, a minha mãe também prezava mais por uma segurança ou também um convívio com outras pessoas, que talvez não tivesse muito perigo, entende?”. Mogli avalia ser bastante saudável e acredita que isso se deve, em grande parte, ao uso rotineiro da bicicleta. Sua única preocupação é preservar sua integridade física, evitando acidentes, como os que já sofreu no passado: ao todo foram três, incluindo uma fratura. Esses acontecimentos fizeram com que Mogli buscasse melhores equipamentos de proteção. Percebe, também, que depois que passou a andar no trânsito com mais frequência, desenvolveu alergias respiratórias (rinite), o que acredita estar relacionado à exposição à fumaça dos carros. Quanto à experiência de pedalar no trânsito, Mogli percebe uma mudança de pensamento conforme foi adquirindo maturidade: “hoje em dia eu já conheço um pouco do tempo do trânsito e como as pessoas vão fazer as coisas”. Isso faz com que ele adote uma postura defensiva e evite conflitos. A utilização da bicicleta como meio de transporte iniciou aos 17 anos, por influência de um colega da escola. Mogli conta que a bicicleta proporcionou muitas amizades, seu primeiro emprego – como entregador – e a conquista da sua autonomia, o que o fez não ter interesse em adquirir carteira de motorista aos 18 anos. Com a aproximação do fim do curso de graduação, no entanto, Mogli percebeu a necessidade do uso do automóvel no futuro próximo: “eu já vi pelo relato de vários colegas que é necessário, porque às vezes se tem apenas uma hora para chegar de uma escola até a outra e se tu não tiveres um carro, não chega”. “Pretendo comprar um dia, não tenho a previsão de quando. Mas nunca pensei em largar a bicicleta [...] acho bem mais fácil, mais barato, mais cômodo”.

¹⁵ Nome escolhido em referência ao personagem popularizado através do longa-metragem de animação “Mogli: o menino lobo”.

Depois que Mogli escolheu seu nome fictício, não pude deixar de pensá-lo como um aventureiro da “selva de pedra”, conquistando sobre duas rodas seu espaço no habitat urbano, muitas vezes, hostil. Escolhi finalizar a análise usando essa vinheta para falar exatamente de movimentos desbravadores utilizados para construir novas vias de circulação dentro e fora da comunidade. O condomínio em que ele vive surgiu a partir da ocupação de um antigo motel abandonado, no qual os quartos se transformaram em cerca de setenta moradias. O terreno do condomínio é separado da rua por grades e as casas são bem pequenas, conjugadas, voltadas para um corredor central de passagem. Chama atenção na história dele aspectos de uma vida circunscrita ao espaço do condomínio, com pouquíssimo contato com a vizinhança externa. Parece haver a tentativa de evitar esse contato, inclusive, buscando locais de estudo em outro bairro (de classe média), à procura de “maior segurança”. “Aqui na comunidade às vezes tinha algumas coisas que eram complicadas de ter dentro de uma escola” (T.E), ele conta, de forma vaga. Tendo passado toda a vida escolar cultivando certo distanciamento da comunidade do entorno, é possível que nem saiba dizer exatamente que coisas eram essas, mas entende a intenção de proteção que havia nessa escolha.

Como muitas pessoas dessa geração, Mogli representa bem a época líquido-moderna em que, segundo Bauman (2005), cada vez mais pessoas desassocia sua identidade dos laços territoriais. Para o autor, a globalização produz um crescente fluxo de migração populacional, tornando menos importante a base geográfica em que os sujeitos se encontram para definir suas identidades. Ao mesmo tempo, há a internacionalização de grupos unidos por ideias, hábitos e ideologias. A utilização da bicicleta tem um espaço importante da construção da identidade de Mogli, pois longe de ser apenas um meio de transporte, ela lhe proporcionou boas experiências de socialização:

A comunidade ciclista é muito fácil de conhecer, eles são muito receptivos, porque tu chegas a algum lugar de bicicleta e já vem alguém conversar contigo. Isso já cria um vínculo, talvez a conversa não seja longa, mas tu acabas conhecendo as pessoas. Tem eventos todo o mês, onde eu conheci muita gente (...) tenho grandes amigos que conheci na comunidade ciclista que são meus amigos até hoje. (T.E, Mogli)

O que ele chama de “comunidade ciclista” se enquadra no conceito de comunidade próprio da modernidade líquida. No momento em que comunidades, no sentido sociológico, se tornam difíceis de encontrar na vida real, a partir do culto à individualidade e o enfraquecimento das redes de cooperação local, criam-se comunidades vinculadas a questões de identidade (BAUMAN, 2001). Muitos desses grupos são, atualmente, eletronicamente

mediados, ao que o autor traz várias ressalvas, já que comunidades virtuais dificilmente substituem formas mais sólidas de agregação (BAUMAN, 2005). No entanto, a comunidade ciclista, baseando-se na experiência de Mogli, consegue suprir necessidades afetivas, com vínculos duradouros e contato físico real.

Uma particularidade desse grupo é o aspecto nômade, como o próprio entrevistado descreve: “é uma coisa que não é como uma empresa, não tem paredes, onde fica todo mundo dentro. Está todo mundo na cidade.” (T.E). Esse espalhamento dá a Mogli uma sensação de expansão de limites, que reflete diretamente na sua forma de se relacionar com a cidade: “consegui minha autonomia da locomoção com a bicicleta” (T.E). A ausência de paredes, ou fronteiras sólidas, remete à fluidez dos tempos líquidos, em que há um culto à leveza e à liberdade. A busca pela liberdade, muitas vezes levada aos extremos, entra em choque com a necessidade de segurança (BAUMAN, 2001). A bicicleta poderia ser metáfora para esse embate, pois, de um lado, apresenta leveza e agilidade, de outro, um dos argumentos recorrentes para sua não utilização é a falta de segurança – não da bicicleta em si, mas da sua coexistência dela com os modais motorizados. Ainda, a sensação de segurança aumenta em conjunto com a crescente popularização da mobilidade ativa, dando “corpo” a um coletivo, que deixa de ser apenas prática individual.

O cicloativismo no Brasil começa a ganhar visibilidade a partir dos anos 1990, quando o foco das ações (antes voltadas principalmente para o ciclismo esportivo e causas ambientalistas) começou a se voltar para a mobilidade urbana. Estabeleceu-se, em grande parte, a partir de iniciativas não institucionalizadas, com grupos sem liderança definida e sem estatuto. A informalidade e horizontalidade são características que atraem muitos membros, mas a necessidade de formalização se faz presente para efetivar a inclusão ciclística nas pautas institucionais (SOARES, 2014). Como se poder ver, o próprio movimento tensiona os limites entre a adoção de estruturas mais sólidas e espontaneidade das relações fluidas.

O caráter de comunidade sem base geográfica, contudo, é o que mais se destaca no relato de Mogli. Em cima da bicicleta, ele não é apenas um rapaz vindo de um determinado bairro, mas um integrante de um movimento de proporções imensas, autorizado a reivindicar seu espaço em nome de uma causa. E, ao mesmo tempo, visto como um estranho em uma cidade massivamente motorizada. Aos jovens da modernidade líquida, cada vez mais se apresenta a sensação de ser estranho dentro e fora de seus locais de origem: “estar total ou

parcialmente ‘deslocado’ em toda parte, não estar totalmente em lugar algum” (BAUMAN, 2005, p. 19, grifo do autor).

Sendo essa sensação de deslocamento presente ou não, o ciclismo parece ter ampliado a esfera de pertencimento de Mogli, assim como seus espaços de circulação pela cidade. Utilizo aqui “esfera de pertencimento” inspirada em Diogo Lyra (2016) que define esse conceito como “o conjunto de pessoas e lugares aos quais esses jovens [jovens de periferia que participaram da pesquisa conduzida pelo autor] se sentem ligados afetivamente, e que se afirma como produto direto das suas trocas sociais” (p. 150). Lançando-se cada vez mais longe, inclusive em pedaladas para além da Região Metropolitana, pode-se dizer que Mogli encontrou nesse meio de transporte uma forma de romper barreiras, que já eram difusas para ele desde a infância (com sua vida dividida entre o condomínio e as escolas no bairro de classe média). Poderíamos pensar, então, que vários fatores impulsionaram a construção de *pontes* para atravessar as distâncias e *abismos* dos quais viemos falando nesse trabalho. Ou melhor, certas condições de possibilidades tornaram possível um movimento de diferenciação.

O olhar foucaultiano tem ajudado, nesse trabalho, a perceber mais nitidamente as relações de poder e estratégias de controle que reproduzimos na vida urbana. Segundo Auterives Maciel Junior (2013), entende-se também a *resistência* como parte do jogo dessas relações de poder. Aliás, não há poder sem resistência. No último momento de sua obra, o autor dá mais ênfase a esse aspecto, que está diretamente ligado com o eixo do sujeito e seus modos de subjetivação: a constituição do sujeito escapa dos poderes e saberes, mesmo que deles derive. Jorge do Ó e Julio Aquino (2014) apontam que, nos anos 1980, Foucault reconhece o sujeito como alvo principal de seus estudos, em detrimento da temática do poder, que lhe foi atribuída mais fortemente como pilar das suas investigações. Interessa-lhe pensar sobre as respostas dos indivíduos (em determinados modos partilhados de ação) ao que o tempo histórico lhes oferece:

Resistir é a capacidade que a força tem de entrar em relações não calculadas pelas estratégias que vigoram no campo político. A capacidade que a vida tem de resistir a um poder que quer geri-la é inseparável da possibilidade de composição e de mudança que ela pode alcançar. Resistir é, neste aspecto, o oposto de reagir. Quando reagimos damos a resposta àquilo que o poder quer de nós; mas quando resistimos criamos possibilidades de existência a partir de composições de forças inéditas. Resistir é, neste aspecto, sinônimo de criar (MACIEL JÚNIOR, 2013, p. 2).

Foucault utiliza o conceito de *experiência*¹⁶ para designar o conjunto de sentidos que regulam as vivências possíveis nas coordenadas do tempo presente em que cada um de nós estaria posicionado (Ó; AQUINO, 2014). Ou seja, dentro de um espaço de possibilidades dadas em um determinado tempo histórico, o ponto em que cada sujeito se encontra permite quantidades variáveis de movimentos “inéditos”. A esses movimentos inéditos, podemos chamar de resistência ou *diferenciação ética*. Segundo Edgardo Castro (2009), falar sobre *ética* em Foucault é entendê-la como uma prática derivada da relação de si consigo mesmo, um trabalho sobre si próprio para constituir-se como sujeito. É derivada da palavra grega *éthos*, que é um modo de ser e de conduzir-se, de portar-se diante do mundo. Essa noção está ligada à questão da liberdade, pois mesmo que a subjetivação dos sujeitos seja indissociável dos discursos aos quais ele é submetido, existe um campo de possibilidades no qual pode haver práticas de resistência às relações de poder a que se está assujeitado (CASTRO, 2009).

A criação de novas possibilidades de existência não pode ser confundida com uma busca nas profundezas do ser por alguma verdade ali escondida para ser descoberta. Sob a ótica foucaultiana, não há o que descobrir e sim o que *produzir* no campo das subjetividades. De acordo com Izabel Passos (2013), existe um mito de que Foucault negaria o sujeito, quando ele apenas desconstrói a ideia de uma essência ou de uma construção ideal de sujeito. O que ocorre é que “esses saberes e formas de exercício do poder configuram modos de subjetivação, modos de ser sujeitos, modos que são históricos, multifacetados e, muito importante, *transformáveis*” (PASSOS, 2013, p. 8, grifo da autora). Essa aposta na potência do sujeito faz pensar nas estratégias possíveis para criar novas rotas de circulação dentro da cidade.

Mogli operou uma transformação ética ao afirmar sua subjetividade de ciclista e, assim, ampliou suas vias de penetração na cidade. O fato de reconhecer-se como parte da comunidade ciclista se sobrepõe ao reconhecimento de si como morador da Cruzeiro, borrando os limites impostos no discurso da cidade. Quando pedala, encontra os seus “iguais” facilmente reconhecíveis sobre duas rodas. Mas existem muitas outras maneiras de construir *pontes*, e a história dos outros participantes demonstra que permanecer no território e fortalecer conexões internas também é resistência.

¹⁶ O conceito de experiência também é trabalhado por Jorge Larrosa Bondía (2002), que a apresenta como um acontecimento que toca o sujeito e que, a depender da sua receptividade e disponibilidade, tem o poder de transformá-lo.

Anita manifesta seu encanto pela Região que escolheu morar. O que às vezes é sentido como “ilha”, também tem seu aspecto de “oásis” (T.E). Do alto do morro, ela se sente privilegiada pela vista que tem da cidade em todos seus contrastes “a cidade formal (...) o verde da natureza (...) a ocupação das casinhas, a favela” (T.E). Sua história de vida não deixa ela perder o olhar crítico sobre as questões comunitárias, nem se deixar vencer pela polarização entre *proprietários* e *ocupantes*. No ato simbólico de convidar um morador da “vila” ao lado para grafitar a vista da sua janela no muro da casa, deu outra função, mais interativa, à barreira existente entre o espaço privado e o público. Cazuzza dedica-se à comunidade em que cresceu e sente-se dono da sua terra, pelo trabalho investido nela, mesmo que alguns discursos apontem o contrário – ele resiste à lógica que o coloca em posição de “posseiro”. Joana também se orgulha de ter visto crescer a Região Cruzeiro e de ter feito parte desse processo. Talvez ter sua identidade tão ligada ao seu local de moradia seja uma forma de resistência em um mundo onde impera a liquidez das relações.

Não se deixar dissolver no contexto contemporâneo, a partir do exercício de práticas do *comum* (no sentido de vida em comum, compartilhada), pode ser uma forma de empreender a resistência e não se deixar engolir pelas malhas do biopoder (OZÓRIO, 2014). Esticar ou estreitar os fios dessa malha, criar novos nós de conexão são formas de tensionar os poderes existentes. Segundo Peter Pal Pelbart (2007) os próprios poderes se ajustam à realidade pós-moderna, na medida em que fica cada vez mais anônimos, flexíveis e esparramados pelo tecido social. “Nunca o poder chegou tão longe e tão fundo no cerne da subjetividade e da própria vida, como nessa modalidade contemporânea do biopoder” (Pelbart, 2007, p.58). Por essa razão, o autor aponta para a necessidade de repensar os próprios termos da resistência hoje, pois “aquilo que parecia submetido, controlado, dominado, isto é, a vida, revela, no processo mesmo de expropriação, sua potência indomável” (Pelbart, 2007, p.58).

Penso que esse aspecto é extremamente relevante para compreender as dinâmicas atuais da vida urbana. A questão da qualidade de vida nas cidades tem sido um assunto cada vez mais presente nas pautas de diferentes áreas do conhecimento e dos movimentos sociais, levando a crer que há um esgotamento na forma de organização atual, assim como em outros setores do modo de vida neoliberal contemporâneo. Acredito que esse é um momento propício, talvez mais do que nunca, para por em cheque as estruturas conhecidas e inventar novos modos de existir nas cidades.

6. A CHEGADA: CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após cerca de um ano em contato com o campo de pesquisa, é seguro dizer que algumas das barreiras invisíveis de mobilidade foram ganhando contornos mais evidentes. Meu olhar também foi se modificando ao longo do caminho, e sinto que a aproximação com os saberes do urbanismo me fez aprender a perceber os ambientes de outros modos. Não é à toa que, ao explorar o material empírico, a maneira que consegui colocar as ideias no papel foi através de um desenho. Esse deslocamento do mundo das palavras foi uma vitória pessoal para alguém que costuma tê-las como única forma de se expressar. Também é de uma satisfação enorme ver aquele primeiro esboço, de traços desengonçados, transformar-se na bela imagem que inicia a análise desse estudo. Representar visualmente as barreiras invisíveis foi muito importante para poder materializar algo que é da ordem da subjetividade, e diz de um desejo de mostra-las e torna-las vividas com ajuda das cores da aquarela.

A primeira barreira invisível a ser esboçada no papel foi o *abismo*, que separa a Cruzeiro (representada como ilha) do resto da cidade. Essa foi a barreira que mais rápido se tornou evidente durante o estudo. Ela se faz presente de diversas formas: na maneira como é organizada a oferta de transporte público no local, nos desafios relatados sobre a aproximação da academia com a comunidade, nos escombros deixados após as obras – que falam de um abandono do poder público em relação à Região, nas falas dos moradores que denunciam uma sensação de estar à parte da cidade, entre outras manifestações possíveis. Atuando em conjunto com esta última, está outra barreira importante: a *atmosfera de medo*. O clima de insegurança acentua a segregação socioespacial ao inibir a circulação de quem é de fora do território. E também desestimula os moradores a usufruírem do espaço público das vizinhanças. Essa barreira, em específico, tem suas estruturas reforçadas diariamente através da mídia, que fabrica discursos reproduzidos por grande parte da população de Porto Alegre.

Não bastasse a atmosfera, que já não é propícia, existem perigos reais, representados por buracos em pontos específicos da comunidade – chamados aqui de *zonas proibidas*. São os espaços dominados por grupos de tráfico, que regulam a passagem dos moradores. É complexo pensar em mobilidade saudável em um local onde a população precisa levar em conta um obstáculo desse tipo em seus trajetos diários. Ir a pé de um lugar ao outro pode, por um lado, ser a opção mais benéfica para a saúde, e por outro, ser a que deixa o sujeito mais vulnerável aos riscos do ambiente. Para entender melhor como se constituem essas barreiras no cotidiano da comunidade, foi preciso ir à fundo nas dinâmicas sociais existentes e, ainda

assim, fica a sensação de ter tocado apenas na “ponta do iceberg”. Mesmo assim, foi essencial colocar esse problema um pouco mais em evidência.

Da observação das dinâmicas sociais do território, sobressaiu-se outra barreira invisível muito presente – essa não percebida previamente ao contato mais intenso com o campo. São os *fiões de conexão* interrompidos entre dois grupos em disputa na Região: os ocupantes e os proprietários. Essa barreira, em especial, mostra como é impossível tomar uma região tão singular quanto a Cruzeiro como um só universo – e reforça a dificuldade de encaixá-la nos termos ou conceitos existentes. Dentro da Região Cruzeiro há uma complexa trama que movimenta os circuitos da vida dos moradores, que se diferenciam entre si, se excluem e incluem, aos seus próprios modos. Entender como funcionam esses processos ajuda a conhecer múltiplos modos de produzir segregação socioespacial.

O último elemento encontrado não é uma barreira. Afinal, não são apenas obstáculos que estão ocultos ao olhar apressado de quem percorre a Região Cruzeiro. Mais importante ainda, são as invenções criadas para superar tantas distâncias e muros construídos. Só escrevendo sobre as *pontes*, entendi que a principal solução para a imobilidade urbana não está na tentativa de demolir barreiras, mas na construção de novos caminhos, ou rotas alternativas. Essa descoberta só foi possível ao ouvir as histórias de vida dos participantes entrevistados. Cada um, do seu jeito, executou um trabalho ético para buscar uma existência saudável (saúde como qualificação da existência) na comunidade e/ou na cidade como um todo.

Em síntese, os “achados” desse estudo trazem à tona os principais elementos subjetivos que afetam a mobilidade urbana saudável da população da Cruzeiro – e, possivelmente, de outras regiões semelhantes. Cada um deles foi destrinchado para procurar novos sentidos, que remeteram às relações de poder perpetradas no espaço urbano, que se atualizam nos modos de vida da sociedade contemporânea. Creio que, ao perceber mais profundamente a realidade, nos deparamos com o fato de que muitas das amarras que nos imobilizam são construções sociais, e, por isso mesmo, mutáveis. Conhecer a fundo diferentes formas de existência na cidade – ao ouvir e registrar a história de sujeitos subjetivados em outros contextos urbanos – a meu ver, pode acrescentar ferramentas para desconstruir os regimes de verdade vigentes.

Nesse ponto, faço uma pausa para recuperar fôlego, antes de seguir a caminhada. Percorrer um território e falar sobre ele poderia ser uma tarefa infinita e tenho consciência de

que muitos outros detalhes poderiam ser vistos e comentados. Mas, os limites – as barreiras impostas pela vida – estão colocados e uma pesquisa científica precisa de ponto final. Para além desse estudo, tenho convicção que as reflexões geradas irão seguir me envolvendo em futuras andanças. Se o que se busca é a transformação de si através da escrita, como defendia Foucault (Ó; AQUINO, 2014), sinto que cumpri o mais primordial dos objetivos.

Quanto ao objetivo desse estudo, de lançar luzes sobre as barreiras invisíveis de mobilidade na Região Cruzeiro, acredito que foi possível encontrar uma variedade significativa de temas para trazer ao debate. Foi desafiador reduzir tantas reflexões a apenas cinco elementos de análise, mas as discussões derivadas de cada um deles levaram a muitos outros temas. Esse movimento de focar na minúcia do objeto de pesquisa, para depois ampliar o olhar e tentar buscar interlocuções possíveis foi intenso e produtivo. As direções tomadas para a discussão tornaram-se possíveis a partir das leituras dos autores escolhidos, que proporcionaram, como previsto, enfoques ímpares para a análise.

Sinto que cada uma das barreiras invisíveis poderia ser aprofundada separadamente, revelando outras nuances. A parte mais inspiradora do trabalho, para mim, e que deixou vontade de seguir escrevendo, foi a do último elemento, as *pontes*. Penso que o estudo sobre a potência das comunidades urbanas marginalizadas é um foco de análise que poderia ser estudado em profundidade. Novas leituras e novos olhares, no entanto, seriam necessários para seguir por essa via. É com sentimento de gratidão e energias renovadas, mais do que de cansaço, que encerro essa escrita e aguardo ansiosa pela próxima partida.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA FILHO, Naomar de. Transdisciplinaridade e Saúde Coletiva. **Ciência de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1/2, p.5-20, 1997.
- ANDRADE, Angela Nobre de; MORATO, H. T. P.; SCHMIDT, Maria Luisa Sandoval. Pesquisa interventiva em instituição: etnografia, cartografia e genealogia.. In: RODRIGUES, M. M. P.; MENANDRO, P. R. M.. (Org.). **Lógicas metodológicas**: trajetos de pesquisa em psicologia. 1 ed. Vitória: Editora GM, 2007, v. 1, p. 193-206.
- ARAÚJO, Marley Rosana Melo de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, Minas Gerais, v. 23, n. 3, p.574-582, set./dez. 2011.
- AZAMBUJA, Maria Inês. **Alguns indicadores sociais para se pensar a região Cruzeiro**. Contribuição para o debate sobre a violência em Porto Alegre – RS, 01/10/2015. Disponibilizado pela autora em: 4 fev 2017.
- BAPTISTA, Luis Antonio. **Cidade dos Sábios**: Reflexões sobre a dinâmica social nas grandes cidades. São Paulo: Summus, 1999. 131 p.
- BATISTELLA, Carlos. Abordagens contemporâneas do conceito de saúde. In: FONSECA, Angélica Ferreira; CORBO, Anamaria D'andrea. **O território e o processo saúde-doença**. Rio de Janeiro: Epsjv/fiocruz, 2007. p. 51-86.
- BAUMAN, Zigmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Tradução: Mauro Gama, Claudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. 272 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. p. 278.
- BAUMAN, Zigmunt. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003. 141 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Tradução: Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005. 110 p.
- BAUMAN, Zigmunt. **Confiança e Medo na Cidade**. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009. 94 p.
- BEDIN, Luciano. Cartografia: uma outra forma de pesquisar. **Revista Digital do Lav**, Santa Maria, v. 7, n. 2, p.66-77, maio 2014.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 19, p.20-28, abr. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n19/n19a02.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

BUSS, Paulo Machiori. Promoção da saúde e qualidade de vida. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p.163-177, jan. 2000.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio (Org). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Brasília: IPEA; 2016. p. 345-361.

CASTRO, Edgardo. **Vocabulário de Foucault: um percurso pelos seus temas, conceitos e autores**. Tradução: Ingrid Müller Xavier. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009. 477 p.

CRUZ, Silvia Regina Stuchi; CALLEJAS, Anna Gabriela Hoverter; SANTOS, Mariana. Em Busca de Cidades Ativas: a Prática da Corrida como Mobilidade Urbana. **Revista de Cultura e Extensão Usp**, São Paulo, v. 12, p.67-81, 31 out. 2014. Universidade de Sao Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9060.v12i0p67-81>.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S.. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. Tradução: Sandra Regina Netz. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006. 432 p.

DOMINGUES, Álvaro. (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos. **Revista da Faculdade de Letras: Geografia**, Porto, v. X/XI, p.5-18, 1994/5

DOMINGUES, Adriana Rodrigues; FRANCO, Erich Montanar. Reflexões teóricas sobre sujeitos coletivos e experiências comunitárias. In: STELLA, Cláudia (Org.). **Psicologia Comunitária: Contribuições teóricas, encontros e experiências**. Petrópolis - RJ: Vozes, 2014. p. 15-44.

FELTRAN, Gabriel de Santis. Transformações sociais e políticas nas periferias de São Paulo. In: ROLNIK, Raquel; FERNANDES, Ana (Org.). **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. p. 41-67.

FELTRAN, Fernanda Rodrigues. A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIX, n.147, abr 2016.

FERIGATO, Sabrina Helena; CARVALHO, Sérgio Resende. Pesquisa qualitativa, cartografia e saúde: conexões. **Interface (Botucatu)** [online]. 2011, vol.15, n.38, set 2011. p.663-676.

FISCHER, Rosa Maria Bueno. A paixão de trabalhar com Foucault. In: **Caminhos investigativos I: novos olhares na pesquisa em educação**. COSTA, Marisa Vorraber (Org). 3ed. Rio de Janeiro: Lamparina Editora, 2007.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Tradução: Joice Elias Costa. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009. 405 p.

FOUCAULT, Michel. **História da loucura** na Idade Clássica. Tradução: José Teixeira Coelho Netto. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978. 608 p.

FOUCAULT, Michel. O nascimento da medicina social. In: FOUCAULT, Michel.

Microfísica do poder. Organização e tradução: Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. p. 79-98.

FOUCAULT, Michel. Verdade, poder e si mesmo. In: MOTTA, Manoel Barros (Org.). **Ética, sexualidade, política**: Ditos e escritos V. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004. p. 294-300.

FOUCAULT, Michel. **O governo de si e dos outros**: curso no Collège de France (1982-1983). Tradução: Eduardo Brandão. São Paulo: Editora WMF, 2010. 380 p.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. Tradução: Lígia M. Pondé Vassallo. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 1987. 280 p.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, território e população**: Curso dado no Collège de France (1977-1978). Tradução: Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michel. **A Ordem do Discurso**: Aula Inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 19. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

GALEANO, Eduardo. **O livro dos abraços**. Tradução: Eric Nepomuceno. Porto Alegre: L&pm, 2016. 272 p.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.

GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques; FERNANDES, Lenise Lima; FRANÇA, Bruno Alves de. Dinâmicas de uma cidade em transformação: urbanização, segurança pública e tráfico de drogas no Rio de Janeiro. In: GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques et al (Org.). **Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades socioespaciais**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013. p. 19-36.

GROULX, Lionel-henri. Contribuição da pesquisa qualitativa à pesquisa social. In: POUPART, Jean et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Tradução: Ana Cristina Nasser. 3. ed. Petrópolis - Rj: Vozes, 2012. p. 95-124.

HUM PROJECT. **Mobilidade Urbana Saudável: Contexto**. Disponível em: <<https://www.hum-mus.org/pt/sobre/contexto/>>. Acesso em: 23 out. 2017.

IBGE. **Censo 2010: Aglomerados subnormais - informações territoriais**. 2011. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000015164811202013480105748802.pdf>>. Acesso em: 12 maio 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Costa. 3. ed. São Paulo: Editora Wmf Martins Fontes, 2011. 510 p.

KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert. **O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade**. Belo Horizonte: Editora Ufmg, 2014. 313 p.

LYRA, Diogo. Cartografias afetivas na cidade: as esferas de pertencimento de jovens traficantes da Baixada Fluminense. In: ROLNIK, Raquel; FERNANDES, Ana. **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. p.149-166.

MACIEL JUNIOR, Auterives. Resistência e prática de si em Foucault. **Trivium: Estudos Interdisciplinares**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.uva.br/trivium/edicoes/edicao-i-ano-vi/artigos-tematicos/artigo-tematico-1.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2018.

MACHADO, Roberto. Introdução: por uma genealogia do poder. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução: Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. p. VII-XXIII.

MAGALHÃES, Theresa Calvet de. Violência e/ou política. In: PASSOS, Izabel C. Friche (Org.). **Poder, normalização e violência: incursões foucaultianas para a atualidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013. p. 23-40.

MALTA, Deborah et al. Política Nacional de Promoção da Saúde, descrição da implementação do eixo atividade física e práticas corporais, 2006 a 2014. **Revista Brasileira**

de Atividade Física & Saúde, Pelotas, v. 19, n. 3, p.286-299, 31 maio 2014. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.12820/rbafs.v.19n3p286>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

MARGUTI, Bárbara Oliveira; COSTA, Marco Aurélio; GALINDO, Ernesto Pereira. A trajetória brasileira em busca do direito à cidade: os quinze anos de estatuto da cidade e as novas perspectivas à luz da nova agenda urbana. In: COSTA, Marco Aurélio. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**. Brasília: Ipea, 2016. p. 11-25.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. In: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Políticas Sociais – Acompanhamento e Análise**. IPEA (12), fev. 2006.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015. 112 p.

MELCHIONNA, Fernanda; BECKER, Ninna (Org.) Colaboração: Raquel Matos e Lara Nasi. **Mapa dos Direitos Humanos: do direito à cidade e da segurança pública de Porto Alegre 2015**. Porto Alegre: Stampa Comunicação, 2015.

Ó, Jorge Ramos do; AQUINO, Julio Groppa. Em direção a uma nova ética do existir: Foucault e a experiência da escrita. **Educação e Filosofia**, Uberlândia, v. 28, n. 55, p.199-231, jan. 2014.

OBSERVAPOA (Porto Alegre). **Observatório da Cidade de Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www.observapoa.com.br/>>. Acesso em: 22 jan. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf>>. Acesso em: 19 jan. 2018.

OZÓRIO, Lúcia. Resistência e novas forças e formas de cooperação. **Trivium: Estudos Interdisciplinares**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.uva.br/trivium/edicoes/edicao-i-ano-vi/artigos-tematicos/artigo-tematico-2.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2018.

PASSOS, Izabel C. Friche. Situando a analítica do poder em Michel Foucault. In: PASSOS, Izabel C. Friche (Org.). **Poder, normalização e violência: incursões foucaultianas para a atualidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013. p. 7-19.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 17-31.

PAULON, Simone Mainieri. A análise de implicação como ferramenta na pesquisa-intervenção. **Psicologia & Sociedade**, Florianópolis, v. 3, n. 17, p.18-25, set./dez. 2015.

PECHMAN, Robert Moses. **Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002. 424 p.

PELBART, Peter Pál. Biopolítica. **Sala Preta**, [s.l.], v. 7, p.57-66, 28 nov. 2007. Universidade de São Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2238-3867.v7i0p57-66>.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano: Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Ufrgs, 1999. 393 p.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Departamento Municipal de Habitação. **Departamento municipal de habitação - DEMHAB**. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/demhab/>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

ROCHA, Cristianne Maria Famer. **Desconstruções edificantes: uma análise da ordenação do espaço como elemento do currículo**. 2000. 170 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2000. Disponível em: <uma análise da ordenação do espaço como elemento do currículo>. Acesso em: 22 mar. 2017.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense. 1988. 48 p.

ROMAGNOLI, Roberta Carvalho. A cartografia e a relação pesquisa e vida. **Psicologia & Sociedade**, Minas Gerais, v. 2, n. 21, p.116-173, maio 2009.

RYDIN, Yvonne et al. Formatando as cidades para a saúde: as complicações e o planejamento de ambientes urbanos no século XIX. **The Lancet**. Disponível em: <https://www.ucl.ac.uk/healthy-cities/outputs/lancet>, maio de 2012.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: Afrontamento, 1987.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção.** 2º ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SAWAÍÁ, Bader Burihan. Comunidade: a apropriação científica de um conceito tão antigo quanto a humanidade. In: CAMPOS, Regina Helena de Freitas (Org.). **Psicologia Social Comunitária: da solidariedade à autonomia.** 15. ed. Petrópolis - Rj: Vozes, 2009. p. 35-53.

SOARES, André Geraldo. Os desafios do da formalização do cicloativismo em nível nacional. In: BELLOTO, José Carlos Assunção et al (Org.). **A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas aos 3º Fórum Mundial da Bicicleta - Curitiba 2014.** Curitiba: Proec/ufpr, 2014. p. 200-206.

SOUZA, Kátia Menezes de. Dispositivo de segurança nos discursos do cotidiano urbano. In: FERNANDES JÚNIOR, Antônio; SOUZA, Kátia Menezes de (Org.). **Dispositivos de poder em Foucault: práticas e discursos da atualidade.** Goiânia: Gráfica Ufg, 2014. p. 123-148.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Espaço geográfico uno e múltiplo. **Scripta Nova:** Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales, Barcelona, v. 5, n. 93, 15 jul. 2001. Disponível em: <<http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/313>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

VARGAS, Júlio Celso Borello. **Centros urbanos vitais: configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre.** 2003. 422 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/7219>>. Acesso em: 12 maio 2018.

VARGAS, Júlio Celso Borello. Capitalismo Avançado e Forma Urbana - Notas sobre a Porto Alegre do Início do Século XXI. In: PANIZZI, Wrana (org.) **Outra Vez Porto Alegre - A Cidade e seu Planejamento.** 1ed. Porto Alegre: Cirkula, v. 1, 2016, p. 249-265.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara, CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro, PEREIRA Rafael Henrique Morais. **Transporte e mobilidade urbana.** Brasília: CEPAL – IPEA; 2011.

WEISSHEIMER, Marco. Vila Tronco: 'As casas foram sendo demolidas deixando um Iraque no lugar'. **Sul21.** Porto Alegre. 14 ago. 2017. Disponível em: <<http://especiais.sul21.com.br/gentrificacao/vila-tronco-as-casas-foram-sendo-demolidas-deixando-um-iraque-no-lugar/>>. Acesso em: 15 out. 2017.

WESTPHAL, Márcia Faria; OLIVEIRA, Sandra Costa. Cidades Saudáveis: uma forma de abordagem ou uma estratégia de ação em saúde urbana? **Revista USP**, São Paulo, n. 107, p.91-102, out/nov/dez. 2015.

WESTPHAL, Márcia Faria. O Movimento Cidades/Municípios Saudáveis: um compromisso com a qualidade de vida. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p.39-51, jan. 2000.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Report on Urban Health: unmasking and overcoming health inequities in urban settings**. Geneva: WHO, 2010.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Report on Urban Health: equitable, healthier cities for sustainable development**. Geneva: WHO, 2016.

ANEXO 1 – CALENDÁRIO DO CURSO DE VIDA

CALENDÁRIO DO CURSO DE VIDA								
1975 - 2007								
Histórico		1975-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006	2007
FAMÍLIA/ RELAÇÕES	Eventos familiares importantes, exemplos: saída da casa dos pais, casamento, nascimento de filhos, divórcio, falecimento ou doença na família, aposentadoria, etc)							
LOCais DE RESIDÊNCIA	Indique os locais que você morou ao longo dos anos							
LOCais DE ESTUDO	Indique os locais que você estudou ao longo dos anos. Ex: colégio, escola técnica, faculdade, cursos, pós-graduação, etc.							
LOCais DE TRABALHO	Indique os locais em que você trabalhou ao longo dos anos. Ex: estígio, emprego temporário, trabalho informal, trabalho formal.							
POSSE DE AUTOMÓVEL	Automóvel sempre disponível							
	Automóvel parcialmente disponível							
	Automóvel nunca disponível							
	Posse de vale transporte							
MEIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS	Carro, moto, ciclomotor							
	Metrô, ônibus, VLT							
	Bicicleta							
	A pé							
BLOCO SAÚDE	Cirurgias/ Internação hospitalar							
	Fraturas							
	Enfermidades diagnosticadas							
	Variações de peso corporal							
	Outra situação de saúde que considere importante							