

O MEIO AMBIENTE URBANO NO CONTEXTO DA MODERNIDADE

Arion Escorsin de Godoy¹

RESUMO: A modernidade se apresenta como *estilo* de vida tendentemente universal que se implementa a partir do industrialismo e do capitalismo, acentuando suas características na medida em que estes se expandem pelo globo. A cidade, por sua vez, é o palco da vida moderna, firmando a preponderância pelo estabelecimento das relações sociais no cenário do meio ambiente artificial em detrimento do meio ambiente natural – campo. Desse modo, a cidade influencia e, sobretudo, é influenciada pela dinâmica da vida moderna, deixando de ser um mero espaço de convivência ou de reunião para ser colocada como *mercadoria*, já na fase *líquida* da modernidade. Recorte ilustrativo dessa constatação relaciona-se com a questão habitacional, a qual, no contexto brasileiro, teve no BNH e no Minha Casa Minha Vida exemplos típicos da afetação que o mercado promove na gestão urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Modernidade. Consumo. Cidade. Habitação.

SUMÁRIO: 1. Introdução. 2. Contornos conceituais da modernidade. 3. A ocupação do espaço urbano na modernidade. 4. A moradia como mercadoria na modernidade. 5. Conclusão. 6. Referências.

¹ Arion Escorsin de Godoy é Defensor Público no Rio Grande do Sul. Pós-Graduado pela PUC-Minas.

1 INTRODUÇÃO

A modernidade pode ser definida como o período iniciado a partir do século XVII na Europa, revelando uma tendência de organização social que se espalhou pelo globo nos séculos seguintes, fomentada pelo industrialismo e pelo capitalismo. Contudo, não pode ser entendida como um período único, muito menos estável, tendo passado por diversas modificações e agravamentos de determinadas características que conduziram ao que hoje se entende por uma *segunda fase* moderna ou mesmo uma superação do modelo.

Fato é que a produção ordenada das pesadas e populosas fábricas que simbolizava o início do período foi sucedida pela era dos *chips*. A estabilidade então perseguida nas relações sociais foi substituída pela flexibilização. O foco na produção de bens foi superado pela *necessidade* de consumo. Deixa-se de ser uma sociedade *produtora* para ser essencialmente consumidora.

Por sua vez, a modernidade tem por palco a cidade. A urbanização tem como causa principal justamente as mesmas instituições – industrialismo e capitalismo – que fomentaram, como será abordado, a formação do modelo compreendido como moderno. Logo, a cidade acompanhou a tendência da modernidade caminhando rumo ao consumo, transformando tudo que *tocava* em mercadoria. A dinâmica descrita produziu seus efeitos também na questão habitacional, que, no contexto brasileiro – e tendentemente mundial – deixou de ser tratada, primordialmente, como necessidade social para, também, ser convertida em mercadoria.

São as relações entre modernidade, industrialismo, capitalismo, cidade e habitação que serão articuladas neste breve ensaio.

2 CONTORNOS CONCEITUAIS DA MODERNIDADE

A modernidade pode ser compreendida, conforme Giddens (1991, p. 11), como “estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que ulteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência”. A modernidade se caracteriza a partir de relações *multidimensionais* no âmbito das instituições, tendo como cenário o modelo capitalista, como apontado por Marx, e impulsionada pelo industrialismo, como trabalhado por Durkheim (GIDDENS, 1991, pp. 21-22).

De outro lado, a modernidade corresponde e se apresenta como o rompimento das tradicionais relações socialmente estruturadas, resultando na dinamização da sociedade e da vida. A partir de Giddens (1991, pp. 27-55), identificamos três características básicas no processo de *modernização*: a separação de tempo e espaço; a substituição da sabedoria dos velhos pelo conhecimento especializado; a presença do conhecimento reflexivo que rompe com as certezas estabelecidas.

Quanto ao tempo e espaço, Giddens frisa que as sociedades pré-modernas vinculavam a noção de tempo à de espaço. Ilustrativamente, valemo-nos do exemplo de BAUMAN (2001, pp. 127-128):

Quando eu era criança (e isso aconteceu em outro tempo e em outro espaço) não era incomum ouvir a pergunta “Quão longe é daqui até lá?” respondida por um “Mais ou menos uma hora, ou um pouco se você caminhar rápido”. Num tempo ainda anterior à minha infância, suponho que a resposta mais comum teria sido “Se você sair agora, estará lá por volta do meio-dia” ou “Melhor sair agora, se você quiser chegar antes que escureça”. Hoje em dia, pode-se ouvir ocasionalmente essas respostas. Mas serão normalmente procedidas por uma solicitação para ser mais específico: “Você vai de carro ou a pé?. [...]”

Se as pessoas fossem instadas a explicar o que entendiam por “espaço” e “tempo”, poderiam ter dito que “espaço” é o que se pode percorrer em certo tempo, e que “tempo” é o que se precisa para percorrê-lo.

Ocorre que tal vínculo entre tempo e espaço vem progressivamente se esmaecendo. Nesse sentido, vale destacar que, com a modernidade, iniciou-se a padronização dos calendários, facilitando-se o processo de conexão entre pessoas vivendo em tempos e espaços diversos, mas universalmente orientados pela referida padronização.

Percebe-se que esses novos paradigmas permitiram a organização dos processos produtivos, elemento essencial do industrialismo. Fomentaram, ainda, o deslocamento das relações interpessoais que até então se vinculavam a contextos locais para o universo globalizante (GIDDENS, 1991, pp. 27-40).

Já a sabedoria, até então construída no âmbito local a partir da acumulação histórica do conhecimento – tradição –, ganhou não só contornos mais amplos – por conta da já referida ampliação das relações para além do local vivido –, como também restou substituída em sucessão por conhecimentos técnicos especializados. Enfim, o conhecimento progressivamente deixou de se formar a partir do historicamente vivenciado para ser construído de forma técnica e com maior prestígio à razão, traço típico do iluminismo, berço filosófico do que se entende por modernidade (GIDDENS, 1991, pp. 47-55).

Nesse sentido, o questionamento da tradição, a partir da racionalidade – da reflexividade –, acabou por romper com a *certeza* e *segurança* que estruturavam as relações sociais até então, esmaecendo a antes prevalente submissão social e individual a dogmas (GIDDENS, 1991, pp. 47-55).

Estabelecidos, brevemente, os elementos que estruturaram a modernidade em seus processos de superação à pré-modernidade, mostra-se conveniente que agora se proceda à sua caracterização independentemente de seu referencial antecessor.

De pronto, pertinente destacar que os estudos sobre o tema costumam dividi-la em duas fases: uma primeira, que seria a modernidade *pesada* (BAUMAN, 2001, p. 132) e uma segunda fase, que conta com diversas denominações, variáveis conforme o referencial preponderante enfocado.

Como exemplo das variadas denominações cunhadas para identificar essa segunda fase da modernidade segundo padrões sociais, verifica-se o rótulo de *Sociedade pós-moderna*, que lhe é atribuído por Bauman, dentre outros; *Pós-industrial*, como prefere Daniel Bell; *Sociedade programada*, como a define Touraine; *Super-moderna*, em Balandier; *Modernidade tardia e reflexiva*, conforme Giddens; *Sociedade de risco*, como prefere Beck; *Sociedade de acesso*, como denomina Rifkin; *Sociedade da informação*, como frisado por Castells; *Sociedade de consumo*, como prefere Baudrillard; *Sociedade do sonho*, como Everardo Rocha; *Supermodernidade*, conforme Augé; *Sociedade dos indivíduos*, consoante Nibert Elias; *Sociedade do lazer* como denominado por Dumazedier; *Sociedade do Espetáculo*, por Guy Debord (JUNIOR, 2007, p. 26).

Referindo-se à primeira fase da modernidade, BAUMAN (2001, p. 132) afirma que ela se apresenta como a era do “hardware”. O período se configurou pela época das máquinas pesadas e cada vez mais desajeitadas, dos muros de fábricas cada vez mais longos guardando fábricas cada vez maiores que ingerem equipes cada vez maiores, das poderosas locomotivas e dos gigantescos transatlânticos. A conquista do

espaço era o objetivo supremo – agarrar tudo que se pudesse manter, e manter-se nele, marcando-o com todos os sinais tangíveis da posse e tabuletas de “proibida a entrada”.

O foco, portanto, era a produção de bens e a ocupação de espaços. De se observar, ainda, que a “aventura e a felicidade, a riqueza e o poder eram conceitos geográficos ou ‘propriedades territoriais’ - atados a seus lugares, inamovíveis e intransferíveis” (BAUMAN, 2001, p. 133).

Do ponto de vista político, havia certa clareza entre polos, como direita e esquerda. Havia, ainda, um relativo consenso, entre bem e mal. O próprio modelo mecânico de produção de bens – baseado na infinita repetição – repercutia na ordenação social, de forma que permanecia incutida alguma noção de ordem, segurança e estabilidade, o que era necessário, inclusive, para a regulação das fábricas. A propósito:

Organizada a partir de pesadas fábricas e da racionalização do processo de produção, o modelo econômico que marcou a Modernidade acabava por repetir os ideais de ordem, segurança e estabilidade que estruturavam a sociedade de então. Cada indivíduo desempenhava sua específica função ao mover engrenagens fossem da fábrica, fossem do corpo social, reproduzindo bens e relações que deveriam durar para sempre, conforme definiam as leis emanadas de religiões, do Estado, da família ou daquele que lhe fosse, de alguma forma, hierarquicamente superior (COSTA, 2010, p. 96).

Ou seja, não obstante o rompimento da relação tempo/espaço como evidenciado, o *concreto* ainda era o foco das ambições da primeira fase da modernidade.

Já na segunda fase, são estilhaçadas as sólidas bases que sustentaram o início da modernidade, em um processo de *liquefação* das relações. Como destaca BAUMAN (2001, pp. 137-138),

O tempo instantâneo e sem substância do mundo do software é também um tempo sem consequências. “Instantaneidade” significa realização imediata, “no ato” - mas também exaustão e desaparecimento de interesse. A distância em tempo que separa o começo do fim está diminuindo ou mesmo desaparecendo; as duas noções que outrora eram usadas para marcar a passagem do tempo, e portanto para calcular seu “valor perdido”, perderam muito de seu significado – que, como todos os significados, deriva de sua rígida oposição. Há apenas “momentos” - pontos sem dimensões. [...] Teria o tempo, depois de matar o espaço enquanto valor, cometido suicídio?

Esse processo *evolutivo* teve grande impulso a partir das inovações tecnológicas da segunda metade do século XX, período em que o indivíduo passou a ser substituído pelas máquinas, as quais, por permitirem um *excesso* de produção, fomentaram a formação de novos mercados consumidores, que redundaram no processo de globalização. Deixou-se de “focar-se na produção de bens para fundar-se no consumo dos bens produzidos” (COSTA, 2010, p. 96). Como destaca LIPOVETSKI (1989, p. 159):

Pode-se caracterizar empiricamente a “sociedade de consumo” por diferentes traços: elevação do nível de vida, abundância das mercadorias e dos serviços, culto dos objetos e dos lazeres, moral hedonista e materialista, etc. Mas, estruturalmente, é a generalização do processo de moda que a define propriamente. A sociedade centrada na expansão das necessidades é, antes de tudo, aquela que reordena a produção e o consumo de massa sob a lei da obsolescência, da sedução e da diversificação, aquela que faz passar o econômico para a órbita da forma moda. (LIPOVETSKY, 1989, p. 159).

Merece ênfase, outrossim, o fato de que o rompimento com a *rigidez* que configurava a *primeira fase* da modernidade – ilustrado pela repetição mecânica das operações nas fábricas – foi sucedido pela *pouca densidade* dos sistemas informáticos, o que repercutiu na *flexibilização* das relações humanas e na ordenação social como um todo.

3 A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA MODERNIDADE

Como observado por Marx e Durkheim, respectivamente, a modernidade se estrutura a partir da sociedade capitalista e do industrialismo (GIDDENS, 1991, pp. 21-22), modificando-se no mesmo ritmo com que o sistema capitalista e industrial se expandiam. Ou seja, quando se alcançou a fase *avançada* do capitalismo e do industrialismo – com foco na expansão das fronteiras a partir do consumo –, a modernidade deixou sua fase rígida para se *liquefazer*, consoante observado por Bauman (2001, p. 137).

De forma semelhante, afirmou-se, baseado em Giddens (1991, p. 11), que a modernidade se constitui em um *estilo* nascido na Europa e tendentemente mundial. Esse *estilo*, contudo, tem por cenário o meio ambiente urbano, a partir do deslocamento de grandes massas da população campesina – onde preponderava o meio ambiente natural – para a cidade, marcadamente caracterizada por se constituir a partir de um meio ambiente artificial.

Conseqüentemente, ao se apresentar como palco da modernidade, é evidente que a cidade acompanhou o ritmo de mudanças por ela trazidas, influenciando e sendo influenciada pelo contexto social, político e econômico. A propósito dessas alterações, pontua Rolnik (1988, p. 12):

No início da história americana, quem se dirigia a Nova Iorque deparava-se com seus portões. Hoje esta possibilidade não existe mais: não se está nunca diante da cidade, mas quase sempre dentro dela.

O espaço urbano deixou assim de se restringir a um conjunto denso e definido de edificações para significar, de maneira mais ampla, a predominância da cidade sobre o campo. Periferias, subúrbios, distritos industriais, estradas e vias expressas recobrem e absorvem zonas agrícolas num movimento incessante de urbanização. No limite, este

movimento tende a devorar todo o esboço, transformando em urbana a sociedade como um todo.

Nesse ponto, conveniente destacar que a cidade nem sempre foi como a vemos na contemporaneidade. Destaca Santos (2013, p. 19) que ela, antes, era “uma emanção do poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante”. Para Rolnik (1988, p. 9), a cidade na antiguidade era estruturada a partir do desejo de proteção, o que levava a ser murada e vigiada, com finalidade de evitar os inimigos, principalmente, externos.

Contudo, a partir da modernidade, se mercantiliza o espaço, bem como se orienta a ocupação a partir de critérios de classe. Assim, a cidade, no contexto do capitalismo e do industrialismo, acaba por reproduzir as bases que os estruturam, influenciando de forma decisiva na organização do espaço urbano. Observa Bello (2013, p. 217):

A definição do urbano no paradigma da Modernidade está intrínseca ao desenvolvimento social do capitalismo; logo, seus fundamentos são a divisão social do trabalho e a apropriação privada dos meios de produção e bens de consumo, matrizes que redundarão em formas específicas de compreensão e funcionamento do território, consideradas as classes sociais existentes e o conjunto de fenômenos, como a alienação do espaço, que explicam as desigualdades na distribuição do espaço e a segregação social no seu uso, bem como no acesso a serviços públicos.

Nesse passo, a dimensão pública inerente à noção de cidade, compreendida como espaço urbano de convivência, moradia e trabalho, passa a ser sucedida por uma vertente privatística, orientada pelo capital e pelo consumo.

Tal quadro é evidentemente agravado quando da passagem da fase *dura* da modernidade para a fase *líquida*. A esse respeito, Carlos Vainer (2012, p. 83-91) cunhou a nomenclatura “cidade-mercadoria: a

cidade-objeto de luxo”, visando expressar o padrão sobre o qual se estrutura a política urbana atual. Milton Santos (2013, p. 109-128) denomina o mesmo fenômeno de “urbanização corporativa”, que, por sua vez, conduz à “cidade corporativa”. Grifa-se, nesse ponto, que muito embora os grandes exemplos de tais modelos sejam metrópoles como São Paulo ou Rio de Janeiro, no plano nacional, ou Barcelona, no internacional, de fato é um croqui que se reproduz, dentro de cada realidade, inclusive para cidades pequenas e médias, as quais se espelham naquelas.

Desse modo, as *cidades-mercadorias* ou *cidades corporativas* se estruturariam como uma empresa que, peculiarmente, teria como produto a urbe. Assim, os economicamente aptos a pagarem mais teriam acesso aos *melhores* espaços (inclusive públicos) aos melhores serviços, aos melhores aparelhos. Ao revés, os menos aptos (os pobres) teriam acesso aos *produtos do fundo da gôndola*. Milton Santos salienta que:

As cidades e, sobretudo, as metrópoles são corporativas, mas não apenas pelas facilidades que criam ou representam para a operação das grandes empresas, das corporações econômicas. A palavra corporação, aliás, foi primeiro aplicada para nomear o sistema produtivo que, na Idade Média, reunia artesões e comerciantes, em torno de determinados ofícios, atribuindo-lhes o privilégio de um ofício ou de uma atividade. [...] A cidade atual presta-se à recriação desse tipo de segmentação, com a emergência de grupos mais ou menos organizados, lutando de maneira difusa ou com o apoio de lobbies mais ou menos agressivos e mais ou menos aparelhados, através de discursos, marketing, alianças duráveis ou colúmbias ocasionais, estratégias e táticas pela prevalência de suas reivindicações setoriais (SANTOS, 2013, p. 120).

A aparência atrativa constitui-se em ponto fundamental dessa cidade-mercadoria. Assim, determinados bairros ou setores da cidade

são moldados de forma elegante, com forte atuação estatal, a fim de atender ao *mercado de luxo*. Observa Milton Santos que:

O papel do Estado é decisivo.

Há, de um lado, premeditada escolha das infraestruturas a instalar e de sua localização, com a criação de equipamentos do interesse específico de certas atividades. De outro lado, tomam-se disposições para facilitar o intercâmbio internacional e interno, mediante incentivos tanto genéricos como particulares a cada caso, que vão desde as tarifas de favor nos Correios e Telecomunicações, ao estabelecimento de linhas de crédito (SANTOS, 2013, p. 118).

Todavia, por óbvio, nem todo território receberá idêntico tratamento. Coexistirão, muitas vezes, literalmente, lado a lado, avenidas, casas e condomínios *pós-modernos* e moradias que remetem ao período pré-moderno. Importante observar, porém, que nem se pretende que todo espaço receba o tratamento *vip*. Isso porque o consumismo se assenta na diferenciação da mercadoria. Ora, o *camarote* antes de ser um simples local ocupado pela *realiza*, é um símbolo. Símbolo da *diferenciação* de quem o ocupa. Além do mais, a famigerada figura do *rei do camarote* deseja escolher os integrantes da corte entre seus *semelhantes*. E lá o pobre só será bem-vindo para repor o gelo.

Ponto fundamental, também, para a venda da cidade é a *sensação de segurança*, embora o *mercado do medo* não seja menos atrativo, como observa Bauman (2009, p. 13). Conforme o sociólogo polonês, paradoxalmente, embora as pessoas jamais tenham contado com tanta segurança *objetiva*, nunca houve, *subjetivamente*, tanto medo. Como solução, o Deus-mercado oferece condomínios fechados, expulsa, muitas vezes por *acidentes involuntários*, favelas que se situem em áreas de interesse especulativo imobiliário; da mesma forma, acaba com

espaços públicos e cria figuras ambíguas, como os *shoppings centers* que se constituem como espaços públicos-privados. A narrada ambivalência resulta, conforme Vainer (2012, p. 91), na negação da cidade como espaço político, sucumbindo frente ao capital:

A instauração da cidade-empresa constitui, em tudo e por tudo, uma negação radical da cidade enquanto espaço político – enquanto polis [...]. Aqui não se elegem dirigentes, nem se discutem objetivos; tampouco há tempo e condições de refletir sobre valores, filosofias ou utopias. Na empresa reina o pragmatismo, o realismo, o sentido prático; e a produtivização é a única lei. [...] Talvez nada seja mais consistente e reiteradamente enfatizado nos textos aqui analisados que a necessidade do consenso. Sem consenso não há qualquer possibilidade de estratégias vitoriosas.

Ou seja, os mesmos paradigmas que orientam a produção de bens – voltados ao consumo na modernidade *líquida* – conduzem a construção da cidade. Logo, a urbe deixa de ser, preponderantemente, um local público onde se estabelecem as relações humanas para ser mais um item à disposição do mercado.

4 A MORADIA COMO MERCADORIA NA MODERNIDADE

Ponto interessante que destaca o vínculo entre cidade, modernidade, capitalismo e industrialismo refere-se à questão habitacional. Isso porque a temática da moradia começa a receber maior ênfase a partir do surto de urbanização, o qual tem como causa, por sua vez, a industrialização.

A ilustrar o que se afirma, observa-se que nos idos de 1720, não passava de dezesseis o número de vilas e cidades criadas (REIS FILHO, 1968, p. 84-88 *apud* SANTOS, 2013, p. 21). De forma semelhante, noticia o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2007) que, em

1950, apenas 36% da população era urbana, enquanto em 2007 a proporção superava 83%. Ou seja, há evidente vínculo entre a aceleração da urbanização, o avanço do industrialismo e do capitalismo e a *liquefação* da modernidade. A respeito da crise de habitação no início do período industrial inglês, destaca Engels (1979, p. 1):

O que se entende hoje por crise do alojamento é o agravamento particular das más condições de habitação dos trabalhadores como resultado do brusco afluxo da população rural rumo às grandes cidades; é um enorme aumento dos aluguéis, um amontoamento mais acrescido de locatários em cada casa e para alguns a impossibilidade de encontrar mesmo onde se alojar. E se essa crise de habitação provoca tantas discussões, é que ela não está limitada à classe operária, mas atinge igualmente a pequena burguesia.

Na realidade brasileira, à população *menos apta* economicamente, a partir da industrialização nacional, no século XX, restou a ocupação de cortiços. Tal modalidade de habitação, por exemplo, chegou a abrigar cerca de 66% da população paulistana em 1920. Sobre eles, Kovarick atribui, no âmbito de São Paulo, o surgimento da escassez no que diz de residências para as famílias mais pobres (2009, p. 113-114). Precisamente, fornecer “uma habitação unifamiliar, digna, higiênica e confortável para as classes mais pobres esbarrava no preço da terra e dos aluguéis nas áreas já ocupadas e no empecilho de distanciar o operário da fábrica” (KOVARICK, 2009, p. 113).

Os cortiços, entretanto, conquanto não assumissem formatação única, tinham, em geral, os seguintes elementos: unidade de moradia coletiva multifamiliar, normalmente subdivididos em diversos cômodos sublocados; multiplicidade de funções no mesmo cômodo; acesso e uso comum de espaços sanitários; infraestrutura precária; superlotação. Ilustrativamente, dados de 1993 revelam que cada habitação dispunha

de menos de 12 metros quadrados, vivendo normalmente 3 pessoas em cada; constatou-se a proporção de 6,3 pessoas por chuveiro e 9,3 por pia de banheiro; 34% dos cômodos não tinham sequer janela externa. Mesmo em 2002, os cortiços da rua João Teodoro, no Pari, apresentavam uma média de um banheiro para cada 15 pessoas, um chuveiro para cada 31 pessoas, uma pia para cada 51 e 25% dos cômodos sem ventilação (KOVARICK, 2009, p. 114-124).

Outro traço marcante diz respeito à informalidade na locação, sendo o contrato, usualmente, verbal, o que se justifica, inclusive, pelo público-alvo que não tem condições econômicas de prestar garantias. Uma das poucas vantagens de se habitar os cortiços é a possibilidade de se residir próximo ao trabalho, seja ele formal ou informal, evitando gastos e tempo dispendido com deslocamentos. Dados de 1991 revelam ainda que 6% da população paulistana, naquele período, residiam em cortiços, movimentando, em 1993, 5,5 milhões de dólares mensais, apenas na capital paulistana, de modo que ainda hoje se modelam e se constroem habitações com essa finalidade e estrutura (KOVARICK, 2009, p. 114-116).

Sobre os atrativos do cortiço, pontua Kovarick:

Novamente, as periferias são distantes disto tudo: empregos formais significam horas de ônibus, mais o trajeto a pé, e, quando chove, é aquela lama, que não pode ser vista do local de emprego. A escola é longe e, na medida em que as crianças crescem, fica cada vez mais longe. E aí o perigo também aumenta, com presença de drogas e de um código de honra que mata por motivos aparentemente banais. Esta é a grande distância vista pelos moradores de cortiços: a favela ou a casa de periferia é local de assalto, onde ninguém pode andar sozinho, lugar de bandagem e muitos homicídios. Lá falta emprego, serviços e equipamentos públicos de saúde e de educação e não há o borbulhar prazeroso que o Centro oferece para as pessoas que querem se distrair longe do aparelho de televisão (KOVARICK, 2009, p. 122).

Veja-se, portanto, que os cortiços revelam os efeitos, no plano habitacional, da sociedade capitalista e industrialista a contar do início do século XX no Brasil, com consequências que se estendem até os dias de hoje.

De outro lado, ao avançar da modernidade – com sua *liquefação* –, acompanhada da ampliação do capitalismo e da alteração do modelo industrial, como já enfatizado, passa-se também a se transformar a moradia em item de produção a ser consumido em larga escala.

Examinemos, portanto, os maiores programas habitacionais brasileiros: o protagonizado pelo Banco Nacional de Habitação (*BNH*) e o *Minha Casa Minha Vida*.

O BNH se insere no contexto da criação do Sistema Financeiro de Habitação, moldado pela Lei 4380, em 1964, com vistas a criar condições de que a população realizasse *o sonho da casa própria*. O ambicioso projeto pretendia construir mais de 140 mil casas por ano. O novo formato implicou na centralização da gestão da política de moradia no governo federal, redundando na criação de diversas companhias estaduais e municipais que, ao fim e ao cabo, se limitavam a manejar os recursos repassados pelo BNH.

Na prática, o Banco Nacional de Habitação focou seus investimentos em diversas espécies de obras, tanto de grande porte, quanto de saneamento e de outros melhoramentos focalizados.

Porém, revelou-se que a população realmente carente pouco foi beneficiada, sendo a maior parte dos recursos dirigidos à classe média e média alta, em virtude da *necessidade* de alcançar rentabilidade nos investimentos (ALFONSIN, 2000, p. 136-141). De forma semelhante, Romagnoli (2012, p. 51) destaca que a

Lógica privada de funcionamento que fundamentava as ações do Banco, além da noção de auto-sustentação, em muito dificultou o pleno sucesso da Política, que foi até eficaz quando nos lembramos da considerável produção de moradias, porém muito pouco efetiva com relação àqueles que mais necessitavam.

Milton Santos, por sua vez, observa que

O poder público, entretanto, não age apenas de forma indireta. Ele também atua de forma direta na geração de problemas urbanos, ainda que prometendo resolvê-los. O caso do Banco Nacional de Habitação é o exemplo mais típico. Na verdade, esse Banco tornou-se, em primeiro lugar, o banco da cidade, a instituição financeira estatal destinada a preparar as cidades para melhor exercer seu papel na fase do capital monopolista que se estava implantando. Ele iria realizar essa tarefa mediante utilização de recursos arrecadados junto a todos os trabalhadores através de suas poupanças voluntárias e também de um Fundo, o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço [...] (SANTOS, 2013, p. 123).

E prossegue:

Os conjuntos residenciais, levantados com dinheiro público – mas por firmas privadas – para as classes médias baixas e os pobres, situavam-se quase invariavelmente nas periferias urbanas, a pretexto dos preços mais acessíveis dos terrenos, levando, quando havia pressões, a extensões de serviços públicos como luz, água, às vezes esgoto, pavimentação e transportes, custeados, também, com os mesmos recursos. É desse modo que o BNH contribui para agravar a tendência ao espraiamento das cidades e para estimular a especulação imobiliária. A construção de um conjunto residencial e a consecutiva dotação de infraestruturas, valoriza os terrenos ao redor, estimulando os proprietários a uma espera especulativa. Produzem-se novos vazios urbanos, ao passo que a população necessitada de habitação, mas sem poder pagar pelo seu preço nas áreas mais equipadas, deve deslocar-se para mais longe, ampliando o processo de periferização (SANTOS, 2013, p. 124)

O BNH, contudo, sucumbiu ao final do regime militar, tanto pela ligação simbólica com o regime, quanto em razão da crise econômica

suportada na década de 80 que inviabilizou a sequência de investimentos (SANTOS, 2013, p. 68).

Com o fim do Banco Nacional de Habitação, o Estado brasileiro deixou de lado o protagonismo no investimento em moradias novas, o que só foi retomado a partir de 2002, com o Minha Casa Minha Vida.

Avançando para o exame do programa Minha Casa Minha Vida, é, de início, fundamental contextualizar o cenário político e econômico de seu surgimento. Lançado no ano 2009, para além dos escopos imediatos – habitacionais – tratou-se de medida *anticíclica* de enfrentamento à crise econômica mundial que eclodiu no final de 2008. Sobre o ponto, Mara Nogueira (2012) enfatiza:

Dessa forma, conclui-se que o PMCMV foi elaborado antes como um pacote de ações para recuperar a construção civil, gerando renda e emprego num contexto de crise econômica, do que como uma solução para a questão habitacional brasileira. Seu foco em regiões de maior dinamismo e a baixa aderência dos projetos ao perfil do déficit demonstram que a preocupação central não é solucionar a carência de moradias e, sim, movimentar a construção civil com a ampliação da demanda por imóveis, notadamente entre os mutuários de renda média.

Sob o enfoque jurídico, Maricato (2010, p. 59) recorda que o programa só foi viabilizado por reformas promovidas entre 2004 e 2005, por meio das Leis Federais 10.931, 11.033 e 11.196, que permitiram o manejo de instrumentos que conferiam maior agilidade na cobrança ou retomada do imóvel pelo financiador, nas hipóteses de atraso ou não pagamento, como é exemplo a alienação fiduciária ou a imposição do dever de depósito das parcelas incontroversas, acaso existente ação judicial proposta pelo adquirente que questione o método de cobrança. Além disso, passou a haver pressão do governo federal para que os bancos privados investissem 65% dos recursos arrecadados pelo

Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo no financiamento imobiliário, conforme previsão das Resoluções 1.980 de 1993 e 3.005 de 2002 do Conselho Monetário Nacional. Ou seja, fica claro o esforço político do governo federal para canalização de recursos públicos e privados para a construção de moradias, nos moldes propostos pelo PMCMV. Ilustrando o desfecho de tais medidas, verifica-se que em 2002 havia ocorrido o aporte de cerca de 1,77 bilhões de reais no financiamento imobiliário, passando para 33 bilhões em 2009.

Fundamental grifar que a legislação vigente oferece instrumentos jurídicos que permitiriam viabilizar, se fosse do interesse político, maior centralidade dos empreendimentos habitacionais, tanto por meio da Constituição Federal, quanto do Estatuto da Cidade e de outras leis esparsas. A consequência, todavia, da opção política preponderante tem sido a valorização desmensurada de terrenos, inclusive nas periferias, sendo exemplo o ocorrido em Salvador, Brasília, Fortaleza, São Paulo e Rio de Janeiro, que, em menos de um ano, suportou um incremento da ordem de 100%, entre 2009 e 2010 (MARICATO, 2010, p. 71).

Outro ponto fundamental relativo ao PMCMV vincula-se aos destinatários ou beneficiários do programa. Muito embora o déficit habitacional, de números sempre imprecisos, atinja em maior medida – cerca de 90% – as famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos, afirma-se que mais de 60% das moradias seriam destinadas à população com renda superior a 3 salários mínimos e com teto de 10, o que se faria em prestígio ao mercado, repetindo anteriores equívocos do BNH. Percebe-se, ainda, certa perversidade na relação, eis que os recursos destinados a amparar as construções para famílias com renda entre 6 a 10 salários mínimos são provenientes do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, de modo que muitos trabalhadores de renda inferior acabam financiando,

ainda que indiretamente, a construção de moradias para pessoas com renda superior. Do mesmo modo, o modelo adotado não tem qualquer condição de atender famílias com renda inferior a um salário mínimo (MARICATO, 2010, p. 72-73).

Enfim, o que se percebe é que tanto o *BNH*, quanto o *Minha Casa Minha Vida*, apesar do discurso de atendimento ao direito social à moradia, situam-se na fase da modernidade *líquida* e se transformam em mero item de consumo.

5 CONCLUSÃO

O avanço da modernidade, especialmente em sua fase de *liquefação*, afeta toda a ordenação social e, de forma notável, a ocupação do espaço urbano, o qual se apresenta como cenário da vida moderna.

De forma específica, na modernidade a cidade e a habitação deixaram de ser orientadas pelas necessidades de vida humana em sociedade para atenderem a interesses e humores do mercado, convertendo de elementos essenciais da vida – espaço público e moradia – em itens valorados a partir de *necessidades* econômicas e não sociais.

6 REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betania de Moraes. **Da invisibilidade à regularização fundiária: a trajetória legal da moradia de baixa renda em Porto Alegre – Século XX**. 2000. Dissertação. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para o consumo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

_____. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BECK, Ulrich. **Sociedade de Risco: rumo a uma outra modernidade**. 1ª ed. São Paulo: Ed. 34, 2010.

BELLO, Enzo. **A cidadania na luta política dos movimentos sociais urbanos**. Caxias do Sul: EDUCS, 2013.

BRASIL. Constituição da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm . Acesso em: 07 out. 2013.

BRESCIANI, Maria Stella Martins Bresciani. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. Brasília: brasiliense, 2013.

COSTA, Domingos Barroso da. **A Crise do supereu e o caráter criminoso da sociedade de consumo**. Curitiba: Juruá, 2010.

ENGELS, Friedrich. **A questão da habitação**. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979.

FREITAG, Barbara. **Cidade dos homens**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002.

GIDDENS, Anthony. **As Consequências da Modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

IBGE. Série Estatísticas 2007. Disponível em <http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>. Acesso em: 07 jan. 2014.

JUNIOR, Fred Augusto Tavares. **Natureza S.A.: o consumo verde na lógica do Ecopoder**. Tese de Doutorado do Programa de Pós Graduação em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em <https://www.yumpu.com/pt/document/view/23131802/universidade-federal-do-rio-de-janeiro-cfch-instituto-de-/27>. Acesso em 19 de jul.

KOWARICK, Lúcio. **Viver em risco**. São Paulo: editora 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LENZI, Cristiano Luis. **Sociologia Ambiental: risco e sustentabilidade na modernidade**. São Paulo: EDUSC, 2006.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

PEREIRA, Agostinho Oli Koppe; HORN, Luiz Fernando Del Rio. **Relações de consumo: consumismo**. Caxias do Sul: EDUCS, 2010.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?**. Brasília: brasiliense, 1994.

ROMAGNOLI, Alexandre José. **O Programa Minha Casa Minha Vida na política habitacional brasileira: continuidade, inovações e retrocessos**. Dissertação. 2012. Universidade Federal de São Carlos. Programa de Pós-Graduação em Ciência Política.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed., 2ª reimp., São Paulo: EdUSP, 2013.

VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002.