



GT 02 – Compreendendo as Conexões e Interfaces do Direito à Cidade com a Justiça Climática e o Racismo Ambiental

O PACTO ESPACIAL DA BRANQUITUDE: UM OLHAR PARA DIVISÃO SOCIORACIAL DA CIDADE A PARTIR DAS DINÂMICAS DE MOBILIDADE

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque¹

1 INTRODUÇÃO

Em um certo senso comum, a ideia de segregação no espaço urbano vem, via de regra, associada à segregação da população mais pobre, vivendo em espaços precários e com menos acesso aos locais que concentram postos de trabalho melhor remunerados. Estatisticamente, contudo, a segregação residencial se manifesta principalmente nos mais ricos, que se auto isolam deliberadamente no usufruto desigual da cidade em bairros mais homogêneos em sentido tanto racial quanto de renda². A segregação dos mais ricos não seria viável, contudo, sem uma permeabilidade dos seus espaços de moradia pela população por eles segregada. Os muros - físicos ou metafóricos - precisam permitir a passagem dos trabalhadores e trabalhadoras que se encarregam da reprodução diária deste espaço.

O desenho urbano impõe longas distâncias junto à hierarquia econômica dos postos de trabalho e concentra-os em certas regiões, postos de trabalho que se encarregam da produção e reprodução das condições de possibilidade desta espacialidade. A produção do espaço segregado via mobilidades, na análise de Denílson Oliveira sobre geonecropolítica³

¹ Doutora em Direito. Professora agregada do departamento de Direito da PUC-Rio. E-mail: mariana.imbelloni@gmail.com

² ANDRADE, Luciana. e MENDONÇA, Jupira. "A questão da segregação" in Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Questões, Desafios e Caminhos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

³ Oliveira assim define o casamento mórbido entre geopolítica e necropolítica da organização urbana, especialmente explicitado na pandemia de Covid-19. Geopolítica, como lembra bem o autor, não como uma junção de geografia e política, mas como as decisões de organização que produzem o espaço. A dizer, a criação do espaço pela dinâmica de fazer morrer, deixar viver da necropolítica de Mbembe.



do sistema de transportes do Rio de Janeiro, separa quando diz conectar através da gestão de tempo, acesso e oportunidades:

A desigualdade socioespacial e os processos de segregação estruturantes de nossas cidades demonstram que a geografia dos transportes urbanos não articula o meio urbano, pelo contrário, ela define a distribuição espacial desigual das oportunidades, das infraestruturas e dos privilégios na cidade.⁴

Assim, busco evidenciar a compreensão da branquitude como uma categoria de hierarquia espacial que se fixa pela gestão de precariedades no seu entorno. Para tanto, é necessário olhar brevemente para a formação urbana do Rio de Janeiro a partir do enfoque na construção desta imobilidade. Neste percurso, analisei a formação urbana do Rio de Janeiro a partir do conceito de capitalismo racial propondo pensar branquitude como uma categoria espacial de imobilidade em contraste à obrigação de mobilidade que participa da formação urbana analisada.

2 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

O projeto urbano que norteou a formação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi um projeto de exclusão constante da população negra e pobre das centralidades econômicas. Esta formação urbana não é excepcional do Rio de Janeiro, ao contrário, insere-se em um processo inerente ao próprio capitalismo de hierarquia racial para seu funcionamento. A perspectiva do capitalismo racial destaca o caráter necessariamente racial da formação do capitalismo, especialmente em duas dinâmicas de expropriação.

É nesse sentido que Prentis Dantzer⁵ utiliza o marco do capitalismo racial para criticar a continuidade de análises da teoria urbana que não levam em conta os processos raciais enquanto constitutivos da paisagem. Como aponta o autor, a teoria urbana tende a focar nos efeitos do capitalismo para a construção espacial das cidades, mas segue deixando o papel da raça opaco. A opacidade racial tende, justamente, a escamotear a construção do espaço por e para a branquitude⁶.

OLIVEIRA, Denílson. "Geopolítica da morte: periferias segregadas" in SANTINI, D; PAÍQUE, S. e ALBERGARIA, R. (org.) **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

⁴ *Idem*.

⁵ DANTZLER, Prentis. "The urban process under racial capitalism: Race, antiBlackness, and capital accumulation", **Journal of Race, Ethnicity and the City**, 2:2, 113-134, 2021. DOI: 10.1080/26884674.2021.1934201

⁶ Neste trabalho opto pela utilização do termo branquitude no sentido dado por Maria Aparecida Bento, como Branquitude teria também uma dimensão de análise das relações intra grupo que mantém a



Nesse sentido, muito se fala dos processos de remoção e expulsão da população pobre e majoritariamente negra das áreas valorizadas da cidade, mas pouco se fala de quem pode ficar, de quem sempre pode manter a propriedade, não ser despossuído dela ou do seu pertencimento a ela.

A formação da espacialidade urbana atual é, pois, a partir desta perspectiva de análise, uma formação direcionada por e para a branquitude. A própria ideia de gentrificação é, nesse sentido, um produto do capitalismo racial constantemente atuando na (re)produção das cidades⁷. Os processos de gentrificação - processos de valorização de áreas da cidade que implicam um aumento no custo de vida inviável para os seus moradores - naturalizam o processo de despossessão dos grupos populacionais das áreas que passam a ter mais acesso a recursos urbanos.

A configuração do espaço expressa a dinâmica racial, assim, em dois sentidos fundamentais. O primeiro da exclusão, a segregação racial inerente ao projeto capitalista de cidade analisado nos tópicos anteriores. O segundo da configuração de um espaço que só existe através dos serviços daqueles que foram despossuídos no projeto urbano. A obrigação da mobilidade diária para um espaço no qual se foi e é despossuído constantemente é um dos mecanismos de re-criação da produção espacial capitalista. E da reprodução da branquitude enquanto categoria —e enquanto categoria espacial. A possibilidade de não sair do próprio bairro para ter à disposição acesso aos mais variados serviços e direitos - mais ou menos espaciais - é garantida pelo desenho urbano para a branquitude.

O espaço fragmentado ao extremo do qual falam Fernandes, Peregalli e Canetti⁸ não é feito para ser interligado pelo sistema de transportes tal qual está posto. Ou melhor, não no sentido de sua fragmentação. A fragmentação espacial compõe e interessa ao pacto racial expresso no espaço. O sistema de transportes interliga para que o trabalho seja possível, outro aspecto do pacto sociorracial. Daniel Caribé, em tese que esmiuça possibilidades e

coesão deste lugar de privilégios. Pensando-a espacialmente, a branquitude materializa-se no urbano como relações de pertencimento e identificação que garantem não só a exclusão em sentido de moradia, mas, sobretudo, negação de acesso a direitos mesmo a quem transita por esse espaço para serviços ou lazer. BENTO, Maria Aparecida. **O pacto da branquitude**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

⁷ RUCKS-AHIDIANA, Zawadi. Theorizing Gentrification as a Process of Racial Capitalism. **City & Community**, 21(3), 2022. <https://doi.org/10.1177/15356841211054790>

⁸ FERNANDES, B, PEREGALLI, A. e CANETTI, T. Costurando a cidade: crise do capital, urbanização logística e entregadores de aplicativo. **Cadernos Metrópole [online]**. 2024, v. 26, n. 59, pp. 97-121. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5905>>



necessidade da tarifa zero para combater às desigualdades sociais, pensa a mobilidade urbana como produto e produtora de desigualdades justamente pelo controle imposto ao pertencimento à cidade. Nas palavras do autor:

Sendo um dos fatores que incide diretamente contra a apropriação do espaço, e conseqüentemente na circulação das pessoas pelas cidades - em especial as metrópoles -, a falta de familiaridade socioespacial, o desconhecimento a respeito da cidade na qual se habita, para além do território imposto, é o outro lado da hipermobilidade imposta aos trabalhadores. Enquanto uns atravessam a cidade e gastam horas preciosas dos seus dias em busca dos postos de trabalho e retornando para os seus lares ao final do dia, outros tantos se isolam nos seus bairros ou frações de bairros. Nenhum dos dois grupos, entretanto, apropria-se das cidades.⁹

Caribé chama esse processo de alienação socioespacial. No mesmo sentido, aqui tenho utilizado o vocabulário da despossessão, tanto espacial quanto temporal, que cerceiam a possibilidade de direito à cidade. Essa alienação ou despossessão se materializa especialmente no dispêndio financeiro colocado para a possibilidade de acesso ao mercado de trabalho, cada vez mais colocada a cargo do trabalhador. Esta concentração se traduz em condições de descolamento em tudo precárias. A obrigação dos deslocamentos precários é, sintetizando aqui a análise, uma forma de despossessão racial que reproduz as desigualdades urbanas a partir da dicotomia quem é obrigado a se mover/ quem pode não se mover.

3. CONCLUSÃO

Dentro de uma leitura da história urbana do Rio de Janeiro a partir do seu sistema de transportes, busquei evidenciar como a forma da mobilidade no Rio atende a um projeto de exclusão territorial e gestão populacional que, também, reitera a criação hierárquica do espaço. A história urbana do Rio de Janeiro é marcada por uma expulsão constante da população pobre das áreas de centralidade econômica, ao mesmo tempo que demandava sua presença como corpo de trabalho. Essa configuração informa como a obrigação da

⁹ CARIBÉ, Daniel. **Tarifa zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. Tese de Doutorado apresentada no Programa de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia. 2019. pp. 51-52.



mobilidade no Rio de Janeiro foi se construindo conjuntamente à possibilidade da não mobilidade para aqueles que podiam continuar habitando áreas centrais.

A discussão teórica a partir do conceito de capitalismo racial permitiu a compreensão da categoria raça como fundante dos processos de desapropriação do colonialismo e do capitalismo, sendo a desapropriação territorial constante, a despossessão de espaços e direitos na cidade, uma forma de continuidade do processo que criou o espaço urbano, especialmente o espaço urbano colonial. Essa desapropriação cria não só os espaços disponíveis para a reprodução da urbanidade capitalista, como criam em continuidade o espaço de quem não é obrigado a sair, o espaço da branquitude. A conceituação de branquitude como pacto de pertencimento, a partir da análise histórica e pela chave do capitalismo racial, possibilita a conclusão de um pacto também espacial de apropriação territorial e de direitos na cidade. Os deslocamentos para o trabalho denunciam tal pacto justamente por quem é obrigado a se mover para o acesso ao trabalho ser despossuído das possibilidades de acesso a direitos pelos enquadramentos de cidade disponíveis.

A construção de todos esses fenômenos, pretendi aqui demonstrar, cria a possibilidade constante de escolha sobre como se mover na cidade para quem participa do pacto espacial de pertencimento da branquitude.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciana e MENDONÇA, Jupira. “A questão da segregação” in Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Questões, Desafios e Caminhos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

BENTO, Maria Aparecida. **O pacto da branquitude**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

CARIBÉ, Daniel. **Tarifa zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. Tese de Doutorado apresentada no Programa de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia. 2019.

DANTZLER, Prentis. “The urban process under racial capitalism: Race, antiBlackness, and capital accumulation”, **Journal of Race, Ethnicity and the City**, 2:2, 113-134, 2021. DOI: 10.1080/26884674.2021.1934201

OLIVEIRA, Denílson. “Geopolítica da morte: periferias segregadas” in SANTINI, D; PAÍQUE, S. e ALBERGARIA, R. (org.) **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

RUCKS-AHIDIANA, Zawadi. Theorizing Gentrification as a Process of Racial Capitalism. **City & Community**, 21(3), 2022. <https://doi.org/10.1177/15356841211054790>