

A TRAMA
VERDE E
AZUL

TRANSITANDO ENTRE
A ABSTRAÇÃO E A
EXPERIÊNCIA URBANA



Ana Mourão Oliveira



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

ANA MOURÃO OLIVEIRA

**A TRAMA VERDE E AZUL:
TRANSITANDO ENTRE A ABSTRAÇÃO E A EXPERIÊNCIA URBANA**

**BELO HORIZONTE
2019**

ANA MOURÃO OLIVEIRA

**A TRAMA VERDE E AZUL:
TRANSITANDO ENTRE A ABSTRAÇÃO E A EXPERIÊNCIA URBANA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor em Geografia.

Orientadora:
Prof^a. Dr^a. Heloisa Soares de Moura Costa

**BELO HORIZONTE
2019**

O48t
2019

Oliveira, Ana Mourão.
A trama verde e azul [manuscrito] : transitando entre a abstração e a experiência urbana / Ana Mourão Oliveira. – 2019.
289 f., enc.: il. (principalmente color.)

Orientadora: Heloisa Soares de Moura Costa.
Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 2019.

Área de concentração: Organização do Espaço.
Bibliografia: f. 269-289.

1. Planejamento urbano – Minas Gerais – Teses. 2. Política ambiental – Teses. 3. Paisagem – Proteção – Teses. 4. Belo Horizonte, Região Metropolitana – Teses. I. Costa, Heloisa Soares de Moura. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Departamento de Geografia. III. Título.

CDU: 711.4(815.1)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

A Trama Verde e Azul: transitando entre a abstração e a experiência urbana

ANA MOURÃO OLIVEIRA

Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

Aprovada em 19 de junho de 2019, pela banca constituída pelos membros:

Prof(a). Heloisa Soares de Moura Costa - Orientador
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof(a). Ester Limonad
UFF

Prof(a). Roberto Luís de Melo Monte-Mór
UFMG

Prof(a). Rita de Cássia Lucena Velloso
UFMG

Prof(a). Ana Claudia Duarte Cardoso
UFPA

Belo Horizonte, 19 de junho de 2019.

AGRADECIMENTOS

À Heloisa, por todo o aprendizado e estímulo, pela sua leitura cuidadosa, sua disponibilidade e delicadeza. Por me abrir tantas oportunidades e por sua generosidade imensa.

Ao Roberto Monte-Mór, pela provocação inicial que acabou desdobrando-se nesta tese, por seus escritos que muito me inspiram. E também pela enorme generosidade.

À Rita Velloso, pela leitura minuciosa e pelo seu dom de identificar caminhos e ajudar a alcançá-los. Pelas excelentes bibliografias indicadas, pelos livros que me emprestou e pelas aulas cativantes.

À Ester Limonad, pela sua participação vigorosa no exame de qualificação e por ter me alertado para questões essenciais.

À Ana Cláudia Cardoso, pela sua disponibilidade e por compartilhar interesses que certamente ainda serão cultivados.

À Ana Carolina Euclides, pela inspiração, pelo compartilhamento de ideias, por suas valiosas contribuições e pelo seu afeto.

À Daniela Almeida, pela parceria, por me apresentar novos mundos, por seu otimismo e energia contagiante.

Aos colegas do plano metropolitano, por tanto aprendizado coletivo e esperanças compartilhadas.

Ao Paul Carry, Ana Melo, Guillaume Schmitt, Yves Dhau-Decuypere e Claudia Vilela pelas suas disponibilidades, pelas conversas e experiências em Lille.

À Ane Velazco, Yon Bárcena, Maria de Santiago, Juan Lozano e Vitor Lemelle, pela acolhida e compartilhamento em Vitoria-Gasteiz.

À CAPES, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMG e à FAPEMIG, pelas condições oferecidas para a realização deste trabalho e pela viabilização da pesquisa de campo no exterior.

À Ângela, minha mãe, pelas ajudas infinitas, pelo amor gigante, pelo seu entusiasmo e disponibilidade, por ser a mulher que me inspira a alegria de viver.

Ao Sérgio, meu pai, por seu envolvimento afetivo, pelo estímulo e pela revisão de texto cuidadosa e essencial. Pela sua presença e seu amor.

Ao Celso, meu outro pai, pela proximidade, pelo carinho, pelos debates entusiasmados e pela sua presença amorosa de sempre.

À Cris, pelo seu entusiasmo, pelas dicas indispensáveis, pela sua sabedoria e acolhimento.

Às minhas irmãs, Laura, Sofia e Nanna, por existirem e por compartilharem comigo essa caminhada afetiva. À Sofia, duplamente, por ter me presenteado com esta capa maravilhosa, fruto da nossa parceria pela vida a fora.

Ao Gui, meu querido companheiro de todas as horas, por tanto aprendizado, tanto amor e carinho. Pela sua integridade, clareza e calma. Sua presença foi essencial.

Às minhas amigas e amigos, que são minha fortaleza e meu deleite.

Ao Mattia, ao Crasso e à Claudia Manzo, por me ajudarem a manter a firmeza e a alegria. Pelos estímulos e pela generosidade no acompanhamento das minhas descobertas.

A flor e a náusea

Preso à minha classe e a algumas roupas, vou de branco pela rua cinzenta.
Melancolias, mercadorias, espreitam-me.
Devo seguir até o enjôo?
Posso, sem armas, revoltar-me?

Olhos sujos no relógio da torre:
Não, o tempo não chegou de completa justiça.
O tempo é ainda de fezes, maus poemas, alucinações e espera.
O tempo pobre, o poeta pobre
fundem-se no mesmo impasse.

Em vão me tento explicar, os muros são surdos.
Sob a pele das palavras há cifras e códigos.
O sol consola os doentes e não os renova.
As coisas. Que tristes são as coisas, consideradas sem ênfase.

Vomitam este tédio sobre a cidade.
Quarenta anos e nenhum problema
resolvido, sequer colocado.
Nenhuma carta escrita nem recebida.
Todos os homens voltam para casa.
Estão menos livres mas levam jornais
e soletram o mundo, sabendo que o perdem.

Crimes da terra, como perdoá-los?
Tomei parte em muitos, outros escondi.
Alguns achei belos, foram publicados.
Crimes suaves, que ajudam a viver.
Ração diária de erro, distribuída em casa.
Os ferozes padeiros do mal.
Os ferozes leiteiros do mal.

Pôr fogo em tudo, inclusive em mim.
Ao menino de 1918 chamavam anarquista.
Porém meu ódio é o melhor de mim.
Com ele me salvo
e dou a poucos uma esperança mínima.

Uma flor nasceu na rua!
Passem de longe, bondes, ônibus, rio de aço do tráfego.
Uma flor ainda desbotada
ilude a polícia, rompe o asfalto.
Façam completo silêncio, paralitem os negócios,
garanto que uma flor nasceu.

Sua cor não se percebe.
Suas pétalas não se abrem.
Seu nome não está nos livros.
É feia. Mas é realmente uma flor.

Sento-me no chão da capital do país às cinco horas da tarde
e lentamente passo a mão nessa forma insegura.
Do lado das montanhas, nuvens maciças avolumam-se.
Pequenos pontos brancos movem-se no mar, galinhas em pânico.
É feia. Mas é uma flor. Furou o asfalto, o tédio, o nojo e o ódio.

Carlos Drummond de Andrade

RESUMO

Motivada pela vontade de tecer uma análise crítica em relação às propostas de planejamento de áreas verdes urbanas, que conformaram uma tendência a partir da década de 1990, esta tese ensaia a aproximação de dois campos até então tidos como opostos: dos estudos urbanos e ambientais. Por basear-se em princípios da ecologia da paisagem, muito utilizados no planejamento de unidades de conservação, a maioria das propostas não abarca os desafios das dimensões sociais e políticas da problemática urbana, o que lhes confere um caráter cientificista e fragmentado, alheio à complexidade do urbano. Apesar da existência de uma literatura importante dedicada à crítica do planejamento urbano e das políticas preservacionistas, escassas são aquelas que se debruçam criticamente sobre as propostas de planejamento nessa fronteira urbano-ambiental. Em busca de contribuir para tal reflexão, esta pesquisa se dedicou ao estudo da Trama Verde e Azul, proposta concebida no escopo do planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, e de outras três iniciativas correlatas: a da região da bacia minerária de Nord-Pas-de-Calais e da área metropolitana de Lille, ambas na França; e da cidade de Vitória-Gasteiz, na Espanha. A análise crítica foi construída a partir de uma prática de pesquisa que transitou pela dimensão abstrata — do pensamento, da imaginação, do plano — e da experiência urbana — do vivido, da ação, do acontecimento. Como resultado tem-se o detalhamento das propostas e de seus contextos históricos, políticos e ideológicos, a partir da teoria da produção social do espaço de Henri Lefebvre e de autores do planejamento urbano crítico. Foram também identificadas experiências e práticas urbanas que se alinham às projeções mais utópica da Trama Verde e Azul, relacionada à superação da dicotomia cidade-natureza e à apropriação social do espaço urbano.

Palavras-chave: Trama Verde e Azul; Região Metropolitana de Belo Horizonte; áreas verdes urbanas; planejamento urbano; planejamento ambiental.

ABSTRACT

This thesis was motivated by the desire to make a critical analysis of the planning of urban green areas which, as of the 1990's, conformed a tendency of approaching two epistemological fields until then considered in opposition: urban and environmental studies. Because they are based on principles of landscape ecology, widely used in planning of protected areas, most of the proposals are not able to deal with the challenges of the social and political dimensions of the urban issue, which lends them a scientificist and fragmented character, disconnected from the urban complexity. In spite of an important literature dedicated to criticizing urban planning and preservationist policies, critics of the proposals in this urban-environmental boundary are scarce. In order to contribute to this reflection, this thesis was dedicated to the study of the Green and Blue Network proposed in the scope of the Belo Horizonte Metropolitan Region planning and three correlated initiatives: one at the Nord-Pas-de-Calais Mining Basin region and one in the Lille Metropolitan Area, both in France; and another one in the city of Vitoria-Gasteiz, in Spain. The critical analysis was constructed through the transit between the abstract dimension — of the thought, the imagination, the plan — and the urban experience — of the lived, the action, the event. As a result, a detailed study of the proposals and their historical, political and ideological contexts was made, taking as reference Henri Lefebvre's theory of the social production of space and some other authors from the critical urban planning field. Some social practices were also identified that align with the utopian projections of the Green and Blue Network, related to the overcoming of the city-nature dichotomy and the collective appropriation of urban spaces.

Key-words: Blue and Green Network; Belo Horizonte Metropolitan Region; urban green areas; urban planning; environmental planning.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Antes e depois das intervenções do programa Drenurbs no Córrego 1º de maio	51
Figura 2: Antes e depois das intervenções do programa Drenurbs no Córrego Baleares	51
Figura 3: Representação da proposta de trama verde e azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais	62
Figura 4: Os parques do anel verde e os polígonos de expansão urbana	69
Figura 5: Identificação dos elementos que compõem a proposta de Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz	73
Figura 6: Oficinas públicas com cartografia colaborativa	75
Figura 7: Levantamentos de dados para elaboração metodológica da proposta de trama verde azul da RMBH	76
Figura 8: Croqui com proposta preliminar da trama verde e azul e indicação de possíveis conexões	76
Figura 9: Representação cartográfica das propostas do projeto MZRMBH	82
Quadro 1: Elementos da Trama Verde e Azul	85
Quadro 2: Diretrizes das zonas, sobrezonas e propostas viárias que compõem a Trama Verde e Azul	88
Figura 10: Mapa da Trama Verde e Azul proposta para o município de Mateus Leme	91
Figura 11: Representações do palácio de Versalhes	100
Figura 12: Plano do Park System de Boston, de 1887	111
Figura 13: Identificação de projetos com enfoque no planejamento espacial de áreas verdes urbanas e as datas de suas publicações	137
Figura 14: Representações do modelo macha-corredor-matriz	153
Figura 15: Antigas edificações industriais	170
Figura 16: Complexo da sede da Mission Bassin Minier visto do alto de uma pilha de rejeito	170
Figura 17: Maquinário industrial preservado	171
Figura 18: Centro cultural em antigo edifício industrial	171
Figura 19: Novo palco	172
Figura 20: Croqui exposto em uma placa na entrada da reserva ecológica	173

Figura 21: Trilha na reserva ecológica	173
Figura 22: Subida ao topo de uma pilha de rejeitos	174
Figura 23: Instalações do Louvre-Lens	178
Figura 24: Vista dos jardins, de dentro do museu	178
Figura 25: Via verde que parte dos jardins do museu	179
Figura 26: La Gare de Saint Sauveur. Os espaços transformados em equipamentos culturais	184
Figura 27: La Gare de Saint Sauveur. A "fazenda urbana"	184
Figura 28: La Frîche de Saint Sauveur	185
Figura 29: Comparação entre os diferentes tipos de jardins coletivos, a partir das variáveis "acessibilidade" e "iniciativa"	189
Figura 30: Diferentes espaços de jardinagem e horticultura urbana e/ou coletiva na Região Metropolitana de Lille	193
Figura 31: Jardim natural compartilhado em Lille - Le jardin des Maguettes	194
Figura 32: Jardim comunitário em Villeneuve D'Ascq (MEL) - Le Poteau Rose	195
Figura 33: Jardim compartilhado em Lille - Jardin des Drôles d'Waz'eaux	196
Figura 34 : La Promenade du Préfet	198
Figura 35: Atividade promovida pela Associação Lisière(s), ao longo da Promenade du Préfet ..	198
Figura 36: Mapa e imagem aérea da Promenade du Rempart	200
Figura 37: Material de divulgação de percursos em bicicleta pela MEL	203
Figura 38: <i>Via verde</i> ao longo do rio Dêule, em Lille	204
Figura 39: Circuito pelas <i>vias verdes</i> em Villeneuve D'Ascq	204
Figura 40: Circuito pelas <i>vias verdes</i> em Villeneuve D'Ascq	205
Figura 41: Circuito pelas <i>vias verdes</i> em Villeneuve D'Ascq	206
Figura 42: Percurso em Villeneuve d'Ascq	206
Figura 43: A Infraestrutura Verde e Azul Multifuncional da MetrÓpole Europeia de Lille	211
Figura 44: A Trama Verde e Azul Ecológica da MetrÓpole Europeia de Lille	212
Figura 45: A Trama Verde e Azul de Vocação Recreativa da MetrÓpole Europeia de Lille	213
Figura 46: Reportagem sobre as primeiras ações de transformação das ruas do centro antigo de Vitoria-Gasteiz em vias pedonais	220
Figura 47: Cenas de Vitoria-Gasteiz, muitas áreas verdes e muita gente na rua	221
Figura 48: Parque sem grades	222

Figura 49: A cidade antiga, muito amigável ao pedestre	222
Figura 50: As urbanizações modernistas, com amplos espaços públicos no interior dos quarteirões	223
Figura 51: As expansões mais recentes, ainda muito desocupadas	223
Figura 52: As tipologias dos bairros de Vitoria-Gasteiz	223
Figura 53: Percurso intra-urbano pelos "passeios"	226
Figura 54: O Contorno do Anel Verde em bicicleta	226
Figura 55: Trecho do Anel Verde ao longo do Rio Zadorra	226
Figura 56: Trecho do Anel Verde no Parque Salburua	227
Figura 57: Trecho do Anel Verde margeando os bairros das expansões urbanas recentes e o campo circundante	227
Figura 58: Horta urbana de Abetxuco	227
Figura 59: Material informativo dos percursos que se enlaçam ao Anel Verde	228
Figura 60: Exemplo de placas informativas fixadas ao longo do Anel Verde, indicando os circuitos contíguos	228
Figura 61: Avenida Gasteiz reformada, compondo o chamado "anel verde interior"	230
Quadro 3: Elementos que balizaram a construção da Trama Verde e Azul em cada um dos municípios, levantados nos diagnósticos técnicos e comunitários, nas oficinas públicas e nas reuniões com os Grupos de Acompanhamento	254
Quadro 4: Instrumentalização urbanística da Trama Verde e Azul	254
Figura 62: Mapa da Trama Verde e Azul proposta para o município de São Joaquim de Bicas ..	255
Quadro 5: Descrição da Trama Verde e Azul proposta para o município de São Joaquim de Bicas	256

SUMÁRIO

PREAMBULO	19
INTRODUÇÃO	21
Motivações e provocações	21
Pontos de partida: Compreensões sobre o espaço	26
Argumentos	31
Rota de leitura	34
CAPÍTULO 1. A TRAMA VERDE E AZUL	41
1.1 Breve contextualização da RMBH e do planejamento metropolitano.....	42
1.2 A Trama Verde e Azul: articulando políticas e escalas de planejamento.....	48
1.3 A Trama Verde Azul como política de reconversão territorial de Nord-Pas-de-Calais .	54
1.3.1 A Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais	58
1.3.2 A Trama verde e azul como política nacional francesa	63
1.4 A Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz.....	65
1.5 A proposta de Trama Verde Azul para a Região Metropolitana de Belo Horizonte	74
CAPÍTULO 2. O URBANO-NATURAL: A COMPREENSÃO DE UMA GENESE A PARTIR DO PLANEJAMENTO	95
2.1 Antagonismos da modernidade ocidental: cidade e campo, cultura e natureza	96
2.2 Primeiro momento: reações românticas e higienistas.....	98
2.2.1 A tradução das influências europeias no Brasil.....	115
2.3 Segundo momento: a questão ambiental e o protagonismo ecológico	124
2.3.1 A "ambientalização" do planejamento urbano	131
2.4 O urbano-natural: uma aposta possível a partir do planejamento?	143
CAPÍTULO 3. A EXPERIENCIA URBANA: UMA NARRATIVA DO CORPO E O CORPO DE UMA (OUTRA) NARRATIVA	167
3.1 Primeiro momento espacial: A Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais.....	168
3.1.1 A dialética da reconversão: destruição, preservação e transformação	169
3.1.2 O espaço político da agricultura	175
3.1.3 O Louvre e sua apresentação em Lens	177
3.2 Segundo momento espacial: Lille e seu entorno metropolitano	180

3.2.1 O espaço político: Saint-Sauveur	182
3.2.2 O espaço político: os jardins compartilhados	185
3.2.3 A mobilidade suave: <i>las promenades</i>	197
3.2.4 A mobilidade alternativa: as vias verdes	201
3.2.5 A representação da trama verde e azul: <i>le SCOT et le PLU</i>	207
3.3 Terceiro momento espacial: A cidade de Vitoria-Gasteiz.....	217
3.3.1 A cidade percebida.....	217
3.3.2 Os percursos vividos.....	224
3.3.3 As águas urbanas.....	229
3.3.4 Agriculturas urbanas	230
3.4 Apontamentos.....	232
CAPITULO 4. AMARRAÇÕES DA TRAMA VERDE E AZUL: AVANÇOS, LIMITES E APOSTAS	239
4.1 Os princípios do planejamento da RMBH	239
4.2 As possibilidades da Trama Verde e Azul da RMBH.....	250
FECHAMENTOS E ABERTURAS	267
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	269

PREÂMBULO

A construção desta tese foi acompanhada por um processo de desconstrução da democracia brasileira e de muitos sonhos construídos ao longo das duas últimas décadas. Nesse período, acompanhei um golpe parlamentar que depôs a primeira presidente mulher eleita no Brasil, Dilma Rousseff, que dava continuidade também ao primeiro governo no espectro da esquerda no país, que se iniciou com a eleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2003. Acompanhei em seguida a ascensão da extrema direita com uma campanha presidencial perversa e violenta, que culminou com a prisão do presidente Lula e a eleição de um anti-presidente, como dito pela jornalista Eliane Brum. E então a ascensão de uma operação perversa de poder, de um governo autoritário, violento e da construção de condições calamidade social. Acompanhei a cruel execução da vereadora Marielle Franco, negra, lésbica, periférica, que denunciava abusos policiais nas favelas do Rio de Janeiro. E também o auto-exílio do deputado federal Jean Willys, nordestino, homossexual, que defendia os direitos LGBT, pois já não podia caminhar pela sua cidade sem escolta e sem medo. Acompanhei uma eleição que foi comemorada com tiros e desfiles de tanques de guerra. Acompanhei a emergência de uma intolerância brutal entre as pessoas e da legitimação da violência nas relações cidadinas cotidianas. Acompanhei numerosas notícias de assassinatos de índios, pretos, favelados, mulheres e LGBTs. E acompanhei a tristeza, a decepção e a frustração de muita gente.

Mergulhada nas contradições da existência, também vivi, experimentei e acompanhei diversos movimentos de mulheres fortes e empoderadas; carnavais que expressam pela festa e pela poesia vontades de viver de outras maneiras; a criação de uma vida cada vez mais feminina, com seus ritmos e afetos próprios; a força contaminante do movimento indígena e do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) e dos Trabalhadores Sem Teto (MTST); a resistência perseverante e a coragem nas lutas das ocupações urbanas; a vivacidade, a beleza e a ampliação do movimento agroecológico.

Por várias vezes ao longo do processo me questionei sobre o sentido de escrever uma tese, nesse contexto, sobre utopias urbanas vinculadas à ampliação da democracia e da justiça social. Principalmente quando o ritmo da escrita solitária se impôs dia após dia, protagonizando a criação do espaço e do tempo cotidianos. Desses questionamentos elaborei

a contradição, a força e a alegria de estar nesse lugar de formação política, de construção de análises críticas, de cultivo de compreensões integradas, de explicitação de conflitos e diversidades. Onde eu tanto desejei estar ao fazer minha trajetória acadêmica transitar entre mundos que foram outrora separados.

INTRODUÇÃO

Mediado pelo sujeito do conhecimento, o problema de pesquisa, implicitamente, dialoga, no projeto e no processo de pesquisa, com o objeto de pesquisa. Com o avanço do processo, objeto e problema se entrecortam na construção de toda a trama através da qual vão se tecendo os argumentos.

Parece ingenuidade admitir que se possa explicar como é o mundo porque há inúmeras possibilidades de interpretação acerca de como ele se expressa através da leitura que dele se faz. Afinal, o mundo, muitas vezes chamado de realidade, é a expressão das diversas possibilidades de sua leitura e crítica.

Cássio Hissa, Entrenotas: compreensões de pesquisa (2013)

MOTIVAÇÕES E PROVOCAÇÕES

A pesquisa que culminou na escrita desta tese foi motivada por inquietações que surgiram ao longo da minha trajetória acadêmica e profissional, que se iniciou com uma graduação em Ciências Biológicas entre os anos de 2000 e 2005. Nesse período, me senti instigada pela ausência de discussões de cunho sociopolítico e pela negação da cidade como espacialidade de estudo no campo dessa disciplina. A cidade era considerada uma dimensão oposta à "natureza", esta sim, entendida como objeto de estudo da Biologia.

Paradoxalmente, depois de concluída minha graduação, envolvi-me com diversos projetos ambientais no âmbito urbano, em um movimento que flertou com uma "subversão disciplinar". Iniciei esse percurso na Fundação de Parques Municipais da Prefeitura de Belo Horizonte, onde trabalhei com as políticas, o manejo e o paisagismo dos parques da cidade, e segui construindo-o ao cursar o mestrado em Planejamento Territorial e Gestão Ambiental na Universidade de Barcelona, como também por meio das minhas atuações profissionais: na Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona, onde trabalhei em projetos para diferentes cidades espanholas relacionados ao planejamento de áreas verdes e arborização urbana, paisagismo e ambiência de espaços públicos; na Secretaria de Planejamento Urbano da Prefeitura de Belo Horizonte, com a revisão das *zonas de proteção ambiental* previstas na legislação municipal; no Estudo de Impacto de Vizinhança de uma grande *operação urbana consorciada* proposta em Belo Horizonte (OUC Arrudas e Antônio Carlos); na realização de projetos de paisagismo e como docente no curso de Pós-Graduação em Paisagismo e Revitalização Ambiental do Centro

de Estudos Ambientais e Paisagísticos da Faculdade INAP; e na participação no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) conduzido pela Universidade Federal de Minas Gerais.

Nessa trajetória, encontrei tentativas de articulação dos campos de estudos ambientais e urbanos, que me suscitaram perguntas difíceis de responder a partir da minha formação como bióloga. *Como pensar as políticas ambientais de conservação da natureza nas cidades? Quais são as questões que precisam ser evocadas e incorporadas às reflexões das ciências ambientais para possibilitar essa articulação?*

Por outro lado, através dessas experiências profissionais, percebi que alguns lugares nas cidades, onde é possível o contato com a "natureza" (transformada em raridade), proporcionam práticas sociais singulares que parecem indicar uma maior autonomia das pessoas na criação de ritmos e de possibilidades de uso do espaço, suscitando experiências sensíveis, encontros e compartilhamento.

Essa percepção acabou por provocar-me uma conversão de interesses: da conservação da natureza na cidade, para a questão da reprodução da vida cotidiana urbana em bases mais sensíveis, criativas e autônomas. E novas perguntas surgiram: *Esses lugares "de natureza" na cidade realmente provocam ou abrigam experiências e práticas sociais que estimulam a autonomia e a apropriação do tempo e do espaço? Essas práticas têm potencial de transformar a vida cotidiana? O planejamento pode contribuir para a produção desses espaços e práticas sociais?*

Minha participação no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte se iniciou em 2014, com a elaboração do projeto de Macrozoneamento, que foi um desdobramento do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI, de 2011. O projeto foi agenciado pelo governo do Estado e desenvolvido pela Universidade Federal de Minas Gerais, com uma equipe de composição bem diversa que congregava professores, alunos e pesquisadores de diferentes departamentos. No escopo do Macrozoneamento, foi concebida uma proposta de articulação do território metropolitano que dava centralidade à questão ambiental: a Trama Verde e Azul. Com uma pequena dose de abstração, é possível inferir que se trata de uma relação entre a vegetação e as águas. A ideia nasceu, portanto, do interesse em articular espacialmente as políticas de recursos hídricos e de proteção ambiental, vinculando-as às questões culturais e de mobilidade urbana.

A proposta foi inspirada em uma iniciativa de planejamento territorial da antiga região minerária de Nord-Pas-de-Calais, no norte da França, que ficou conhecida pela equipe da UFMG a partir de um acordo de cooperação estabelecido entre o estado de Minas Gerais e a administração regional de Nord-Pas-de-Calais. No âmbito desse intercâmbio, foram realizadas parcerias entre pesquisadores brasileiros e franceses para o desenvolvimento de estudos referentes ao planejamento urbano e territorial, tendo como fundamento o fato de serem dois territórios historicamente minerários.

A proposta de concepção da Trama Verde e Azul para a Região Metropolitana de Belo Horizonte teve uma ampla aceitação ao longo do processo de planejamento tanto pela equipe interna à universidade, bastante numerosa e diversa, quanto pelos participantes das oficinas e seminários públicos. Foi tida como uma aposta inovadora que provocou entusiasmo praticamente unânime. Essa popularidade e o caráter sedutor da proposta me inquietaram, por um lado, pela sua capacidade de articulação de desejos e apostas muito diversos; por outro, pela ampla adesão que recebeu sem que lhe tivesse sido conferida uma análise crítica sistemática, como se sua premissa positiva e seu conceito cativante a isentassem de possíveis contradições.

Após a conclusão do projeto de Macrozoneamento Metropolitano, Ana Carolina Euclides (2016) se dedicou a fazer uma análise crítica da proposta e identificou que a Trama Verde e Azul transitava entre o pragmatismo e a utopia. Em sua dimensão pragmática, pretendia avançar na integração das políticas ambientais, urbanísticas e rurais, havendo-se com a dimensão ambiental da reestruturação física e funcional da metrópole. Já em seu sentido utópico, poderia ser entendida como um instrumento político capaz de reunir atores sociais diversos com o propósito de imaginar e construir espaços novos que se relacionassem a iniciativas socialmente justas e ecologicamente benéficas, onde predominassem a emancipação e a apropriação do corpo, da vida e da natureza.

Nessa interpretação (...) [utópica] , a trama consistiria no esboço de um projeto de uma transformação socioespacial, fundado na natureza e nos temas e usos de menor interesse do capital – como a vida cotidiana, a produção em pequena escala e a economia solidária –, que são também periféricos no âmbito do planejamento estatal tradicional, buscando fortalecer práticas espaciais potencialmente emancipatórias com relação aos moldes da produção capitalista do espaço (EUCLYDES, 2016, p.169).

Os caminhos apontados por Euclides e as minhas inquietações levaram-me a retomar e reformular questões levantadas anteriormente, processo que suscitou novas perguntas que se tornaram orientadoras desta pesquisa:

A Trama Verde e Azul proposta para a Região Metropolitana de Belo Horizonte aporta novidades ao planejamento urbano? É de fato uma nova ideia ou apenas um novo termo para práticas já existentes?

Nas regiões que possuem propostas de planejamento similares já mais consolidadas, há uma correspondência entre a Trama concebida e o espaço urbano vivido cotidianamente?

Quais experiências e práticas sociais urbanas se relacionam aos ideais mais utópicos da Trama Verde e Azul?

Qual o alcance do planejamento para a transformação dos espaços e da vida urbana?

A partir dessas questões orientadoras, esta pesquisa teve como objetivos: situar a Trama Verde e Azul proposta para a RMBH no contexto das políticas de planejamento urbano e ambiental; tecer-lhe uma análise crítica; e identificar práticas sociais que se alinham aos seus princípios mais utópicos. Para tanto, a pesquisa tomou como objeto de estudo a Trama Verde e Azul proposta no escopo do planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – que envolveu a sua concepção no projeto de Macrozoneamento Metropolitano e seus desdobramentos posteriores – e outras três iniciativas relacionadas: a Trama Verde e Azul da região da bacia minerária de Nord-Pas-de-Calais e a Infraestrutura Verde da área metropolitana de Lille, ambas na França; e a Infraestrutura Verde Urbana da cidade de Vitória-Gasteiz, na Espanha.

Entendendo que a Trama Verde e Azul é uma proposta concebida na esfera do planejamento urbano, como representação de um ideal, portanto abstrata, mas que também evoca e articula práticas sociais vividas, concretas, esta pesquisa transitou entre essas duas

dimensões: a abstrata – do pensamento, da imaginação, do plano, da representação; e a da experiência – do vivido, da ação, do ato, da prática. O método de pesquisa adotado, portanto, teceu caminhos que atravessaram e entrecruzaram esses dois âmbitos.

Por um lado, foram estudados os documentos oficiais das propostas elaboradas na esfera do planejamento urbano dos quatro contextos acima citados e a bibliografia que orientou as contextualizações históricas e a construção da análise crítica. Foram utilizadas como referência obras de historiadores e de autores da *economia política da urbanização* e do *planejamento urbano crítico*, além de algumas contribuições da *ecologia política*, como detalhado mais à frente. Os pontos de partida teóricos que compuseram as compreensões fundamentais para o encaminhamento da tese foram alicerçados na teoria da *produção do espaço* de Henri Lefebvre, apresentados a seguir.

Por outro lado, a pesquisa abarcou duas experiências empíricas. A primeira se refere à minha participação ativa no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, tanto no desenvolvimento do projeto de Macrozoneamento, em 2014, quanto na etapa mais recente, que ocorreu ao longo de 2018, de revisão dos planos diretores de onze municípios metropolitanos. Em ambos os casos, compus a equipe da Universidade Federal de Minas Gerais como assistente de pesquisa, tendo participado das reuniões e dos grupos de trabalho internos assim como das atividades participativas – audiências e oficinas públicas, seminários e reuniões ampliadas. A segunda experiência consistiu das pesquisas de campo realizadas na região da bacia minerária de Nord-Pas-de-Calais, na metrópole de Lille e em Vitória-Gasteiz, entre abril e junho de 2016.

A realização dessas pesquisas de campo foi parcialmente viabilizada pela minha participação, entre 2016-2018, no Projeto “Riquezas Compartilhadas em Nord-Pas de Calais e Minas Gerais”¹, desenvolvido através de uma parceria entre pesquisadores de universidades de Minas Gerais (UFMG, PUC-MG, UFU) e de outras entidades do estado, pesquisadores de universidades francesas da Região Hauts-de-France (Université Lille 1, Université Lille 3, Université de Valenciennes-Hainaut-Cambrésis) e artistas do Le Fresnoy Studio National des Arts Contemporains. Esse projeto sucedeu a um programa anterior de cooperação entre estas duas regiões, denominado “Projeto Arcus - Saúde, Territórios: Dinâmicas sustentáveis”,

¹ Projeto FAPEMIG/Conseil Régional NPDC - APQ-03544-15, "Wealth Through Sharing - Riquezas Compartilhadas".

realizado entre 2012 e 2014. O projeto previa intercâmbios entre pesquisadores brasileiros e franceses, além de pesquisas de campo nas duas regiões. Com isso, tive a oportunidade de participar do trabalho empírico do projeto “Riquezas Compartilhadas”, na França, e ampliar minha estadia para realizar a pesquisa de campo desta tese na região de Nord-Pas-de-Calais e também em Vitoria-Gasteiz, na Espanha, que era meu outro foco de estudo. Portanto, entre abril e junho de 2017, estive por cinco semanas em Lille, capital da antiga região Nord-Pas-de-Calais, hoje Hauts-de-France, e quatro semanas na cidade de Vitoria-Gasteiz, capital da província de Álava, na comunidade autônoma do País Basco.

A abordagem metodológica da pesquisa empírica foi construída a partir das conjunturas, na medida em que as experiências foram vividas. Duas foram as intenções norteadoras: conversar com pessoas envolvidas com o estudo e a elaboração das propostas de *trama verde e azul* e equivalentes, no intento de compreender os contextos de seu desenvolvimento, os conflitos ocorridos ou latentes, as descobertas do processo, os avanços e os desafios, ou seja, informações e percepções que ajudassem a construir uma reflexão crítica; reconhecer e experimentar os espaços urbanos contemplados pelas propostas, assim como descobrir as práticas sociais que se relacionassem aos seus ideais mais utópicos.

PONTOS DE PARTIDA: COMPREENSÕES SOBRE O ESPAÇO

O primeiro argumento da teoria de Henri Lefebvre que iluminou a pesquisa e a escrita desta tese é a sua conceituação do espaço como um produto social, portanto, político. Essa percepção da dimensão política do espaço se contrapõe à perspectiva muito comum nas ciências naturais de uma objetividade e neutralidade espacial, a partir da qual o espaço é tido como um mero receptáculo de um conteúdo biológico e social. A partir dessa abordagem, muitas das propostas urbano-ambientais relacionadas ao planejamento das áreas verdes nas cidades baseiam-se em uma lógica espacial formal e científica, grande parte das vezes ditada pelas necessidades de sobrevivência das populações de espécies animais ou vegetais, sem que seja considerada a diversidade de necessidades da espécie humana.

Nesse sentido, no capítulo em que se dedica às *reflexões sobre a política do espaço*, em seu livro "Espaço e Política: o direito à cidade II" (2016 [1972]), Lefebvre problematiza a ideologia urbanística predominante na França, na década de 1960, que sustentava-se no

princípio de que a prática e a técnica urbanísticas deviam ser alçadas ao âmbito da cientificidade, a partir de uma “ciência do espaço”. O filósofo argumenta que a partir desse ideal, o espaço era considerado um dado, uma dimensão específica da organização social, isolado do contexto. Outra premissa mais oculta era que a objetividade e a pureza do espaço urbanístico, objeto da ciência, lhe conferiam um caráter neutro. O espaço era considerado puro, cândido e não político. Era tido como um continente que valia apenas por seu conteúdo. Em alguns casos, por mais que não se negasse exatamente a existência da sua dimensão política, ela era percebida "como um obstáculo à racionalidade, à cientificidade, como se introduzisse uma perturbação, uma espécie de irracionalidade" à organização urbanística e à eficácia da ciência (LEFEBVRE, 2016 [1972], p. 59). Conservava-se, portanto, o postulado do espaço objetivo e neutro.

Embora Henri Lefebvre tenha orientado essas críticas às premissas do pensamento urbanístico francês de décadas atrás, parece-me pertinente direcioná-las a um conjunto de propostas mais recentes de planejamento de áreas verdes urbanas que, apesar de ensaiarem a articulação dos campos ambiental e urbano, adotam prioritariamente princípios ecológicos que tomam o espaço como um dado neutro, existente *a priori*, e conferem importância central para seu aspecto formal, produzindo abordagens parciais, alheias à complexidade do espaço urbano.

Contrapondo-se a essa visão, Lefebvre argumenta, portanto, que o espaço não pode ser considerado um objeto científico separado da história, da ideologia ou da política, defendendo sua compreensão como um produto social e histórico.

Se esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo, portanto "puramente" formal, abstrato, de uma abstração racional, é precisamente porque ele já está ocupado, ordenado, já foi objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios. O espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico. (LEFEBVRE, 2016 [1972], p. 60).

Nessa concepção, o espaço não existe por si, ele é produzido na medida em que a sociedade produz sua existência. E sendo assim, é possível estabelecer uma relação com a produção de coisas, produtos ou mercadorias, pois a produção do espaço, da mesma maneira,

se vincula a grupos particulares que dele se apropriam para geri-lo e explorá-lo. Desse modo, não é possível pensar o espaço no mundo capitalista ocidental sem entendê-lo como constituinte do modo de produção capitalista e da reprodução de suas relações sociais. Tal como não é possível pensar a luta de classes sem sua dimensão espacial. Portanto, a reflexão sobre o espaço destituída das dimensões sociais e das relações de poder que conformam uma sociedade, acaba por mascarar as suas questões reais, seus conflitos e contradições.

Assim, partindo da compreensão de que o espaço é histórico, político e estratégico, Lefebvre argumenta que o método para abordar sua problemática precisa ir além do seu aspecto formal e lógico, pois é preciso dedicar-se à análise de como e de acordo com qual estratégia determinado espaço foi produzido. Para isso, é preciso lançar mão do método dialético, a partir do qual é possível analisar as contradições do espaço na sociedade e na prática social.

Lefebvre argumenta também que, se o espaço é uma construção social e política, a natureza também o é, pois está inserida em estratégias conscientes ou inconscientes, repletas de ideologias.

(...) a natureza [já] foi um símbolo poético, negligenciável ou relegado ao segundo plano, que designava não se sabia muito bem o quê: um resíduo, algo que parecia aqui ou ali, escapando à ação racionalmente conduzida. Ora, sabe-se que também a natureza é formada, modelada, transformada. Que, em larga medida, ela é um produto da ação, que a própria face da Terra, isto é, a paisagem, é obra humana. Hoje, a natureza ainda é considerada, de acordo com uma certa ideologia, como simples matéria do conhecimento e como objeto das técnicas. Ela é dominada, controlada. Na medida em que é controlada e dominada, ela mesma se distancia. Ora, de repente se percebe que, ao ser controlada, ela é devastada, ameaçada de aniquilamento, ameaçando ao mesmo tempo a espécie humana, ainda ligada à natureza, de se ver arrastada para o aniquilamento. Daí a necessidade de uma estratégia. Eis a natureza politizada. (LEFEBVRE, 2016 [1972], p. 63)

E se o espaço e a natureza são políticos, existem também políticas do espaço e da natureza, povoadas de ideologias que encobrem uma série de operações. Portanto, o espaço pode ser considerado "um *meio* indispensável para a manutenção de uma hegemonia ou para a resistência e para a luta contra-hegemônica" (SANTOS, 2015, p.170, grifo do autor). É a partir

da compreensão desse ponto de partida, que esta tese pretende explicitar as ideologias que se vinculam à Trama Verde e Azul, situando-a no campo das disputas políticas.

Outro aspecto da teoria de Henri Lefebvre que foi fundamental para esta pesquisa refere-se à compreensão de que as práticas espaciais de uma sociedade, ou a produção do espaço social, são a expressão da relação dialética de três momentos do processo histórico e social que, embora não possam ser separados, podem ser distinguidos: o *percebido*, o *concebido* e o *vivido* (espacialmente: a *prática espacial*, a *representação do espaço* e os *espaços de representação*). Lefebvre defende, portanto, que para se pensar a dimensão política do espaço na sociedade é preciso apreender a relação dialética entre esses três momentos (LEFEBVRE, 2000 [1974]).

O *percebido* se refere ao uso do corpo e ao emprego do tempo em uma realidade urbana produzida pela prática social de uma sociedade. A *prática espacial* de uma sociedade produz seu espaço, enquanto é também por ele produzida em uma interação dialética. Ela engloba produção e reprodução, que dominam e se apropriam do espaço. Ela produz lugares específicos e conjuntos espaciais próprios a cada formação social que asseguram a sua continuidade em uma relativa coesão. A prática espacial de uma sociedade se descobre, portanto, decifrando seu espaço (LEFEBVRE, 2000 [1974]).

O *concebido* refere-se à expressão social do pensamento, das ideias, da imaginação, pautado pelo aspecto abstrato, teórico. As *representações do espaço* expressam-se ao nível do discurso, da exposição escrita, da narrativa e compreendem descrições, definições e teorias do espaço. Também podem ser imagéticas, como mapas, projetos, desenhos que representam uma ideia sobre o espaço (LEFEBVRE, 2000 [1974]; SCHMID, 2012).

O *vivido* implica aspectos simbólicos do espaço, os processos de significação que se conectam a um símbolo. Relaciona-se à produção dos *espaços de representação* do mundo, que se desenvolvem expressando e invocando normas, valores e experiências sociais (LEFEBVRE, 2000 [1974]; SCHMID, 2012).

Para Lefebvre, o *vivido* não pode ser compreendido historicamente sem o *concebido*, embora tenham sido separados inicialmente pela filosofia ocidental. Entretanto, o *vivido*, o espaço da experiência simbólica, não se esgota pela análise teórica, pois sempre permanece um resíduo, o indizível, que não é passível de análise. Já o pensamento sobre o espaço, o *concebido*, se refere a uma experiência do mundo, o *vivido*, sem a qual o pensamento e o

conhecimento não fariam sentido. O espaço também não pode ser *percebido* enquanto tal sem ter sido *concebido* previamente em pensamento, ainda que coletivo, social, assim como o discurso e o conhecimento se produzem como uma determinação e uma explicação do mundo *percebido* (SCHMID, 2012). O espaço é, portanto, *vivido, concebido e percebido*, e sua produção se dá pela relação dialética desses três momentos.

A *dialética triádica* de Lefebvre postula três termos, três momentos, que permanecem distintos entre si, sem reconciliá-los numa síntese, como na dialética hegeliana – três momentos que existem em interação, em conflito ou em aliança entre si.

Desta forma uma nova, tridimensional ou triádica, versão da dialética emerge. (...). Ela postula três momentos de igual valor que se relacionam entre si por meio de relações variadas e movimentos complexos em que ora um, ora outro, triunfa sobre a negação de um ou de outro. (SCHMID, 2012, p. 8).

Segundo Schmid (2012), Lefebvre articula aspectos da *fenomenologia* e do *materialismo histórico* ao propor que essa tríade seja compreendida ao mesmo tempo como individual e coletiva, constitutiva da autoprodução do homem e da sociedade. E ela só faz sentido se captar o concreto, pois caso contrário se restringirá a um modelo abstrato, a uma mediação ideológica sem importância, dentre muitas outras (LEFEBVRE, 2000 [1974]).

Esses dois pilares da teoria lefebvriana – a compreensão do espaço como um produto histórico e social e a tríade dialética de seu processo produtivo – sustentam as elaborações encaminhadas ao longo desta pesquisa. Entendendo o espaço como uma construção política, considero com Lefebvre que, se ele é um meio de acumulação capitalista, controle e repressão social, ele também é um instrumento de luta e resistência. A transformação social precisa passar, portanto, pela produção de espaços distintos daqueles subjugados ao modo de organização social dominante, onde se inscrevam práticas sociais contra-hegemônicas que promovam a reprodução da vida cotidiana com autonomia e criatividade.

ARGUMENTOS

Partindo da compreensão da proposta da Trama Verde e Azul da Região Metropolitana de Belo Horizonte como uma virtualidade, uma aposta para a estruturação metropolitana, procuro argumentar que ela se insere em uma tendência global do planejamento e ordenamento territorial que vem sendo delineada a partir da última década do século XX, vinculada à ideia de desenvolvimento sustentável. Se, até esse momento, as questões ambientais e as urbanas eram vistas como antagônicas, a ideia de desenvolvimento sustentável abriu o caminho para ensaios de articulação desses campos a partir da sua conhecida perspectiva tridimensional: ambiental, econômica e social.

Não obstante a singularidade de cada uma das diferentes propostas que se estruturam em torno da ideia do *verde* e do *azul*, termos que alegoricamente remetem à problemática da proteção da vegetação e das águas, muitas delas se fundamentam em princípios conservacionistas ditados pela disciplina da *ecologia da paisagem*, que possuem como propósito garantir a proteção da biodiversidade e das paisagens ditas "naturais". Apesar de esse objetivo assumir posição central nos discursos que sustentam tais propostas, no âmbito do planejamento urbano, a proteção da biodiversidade e das paisagens vincula-se a estratégias de desenvolvimento econômico – através do aumento da competitividade territorial visando ao incremento da atratividade empresarial e de investimentos financeiros, de dinamização e favorecimento do mercado imobiliário, ou de criação de emblemas oportunos para o desenvolvimento turístico – e sociais, geralmente relacionadas à melhoria da qualidade do ambiente urbano, à proteção de paisagens ditas "culturais" e à criação de espaços de lazer e uso público.

A partir de uma perspectiva histórica, é possível traçar relações entre essas propostas recentes, que se inserem em um contexto de ascensão do campo ambiental e ecológico que tomou forma no final do século XX e foi absorvido pelo capitalismo a partir da ideia de desenvolvimento sustentável, e as respostas urbanísticas que ocorreram no século XIX a partir dos movimentos de reação à revolução industrial europeia.

Em ambos os períodos históricos, é possível identificar abordagens de caráter reformista e outras de cunho mais revolucionário. Se algumas correntes do movimento romântico e do socialismo utópico apostavam em transformações profundas da sociedade na

medida em que se opunham ao projeto de modernidade capitalista industrial – seja defendendo a superação da alienação advinda da polarização sociedade-natureza ou uma maior justiça social –, o urbanismo higienista burguês tratou de responder a esses movimentos a partir de intervenções urbanas que representavam as condições almejadas, mas que, na realidade, acabavam por afirmar ainda mais a separação, a alienação e as condições de desigualdade e controle social. De maneira semelhante, mais recentemente, apesar de o movimento ambientalista ter surgido como resistência ao modelo de desenvolvimento capitalista, inspirado no romantismo revolucionário e nos ativismos que lutavam por justiça ambiental, ele foi se conformando hegemonicamente como movimento de caráter tecnicista, estrategicamente despolitizado e pautado em princípios preservacionistas. Nesse contexto, o surgimento do planejamento urbano "ambientalizado" se deu a partir da incorporação do desenvolvimento sustentável como paradigma do desenvolvimento urbano, legitimando propostas e intervenções muito distintas, baseadas em diferentes representações de cidade sustentável, dentre as quais foram incorporadas as matrizes discursivas relacionadas à *ecoeficiência*, à *qualidade de vida* e à *preservação da biodiversidade* urbana. Um ponto comum é, contudo, o propósito de naturalização do espaço urbano e a consequente valorização dos espaços de representação da natureza nas cidades, que passaram a ser denotados em diferentes propostas urbanísticas por meio do adjetivo "verde" (e "azul" em alguns casos). *Anéis, corredores, redes, sistemas, tramas e infraestruturas* "verdes" pulularam no planejamento e no urbanismo ao redor do mundo, ecoando um emblema também massivamente apropriado pelo capitalismo "verde".

Em que pese a existência de uma vasta bibliografia crítica sobre o planejamento e a produção do espaço urbano assim como sobre as políticas ambientais, especialmente aquelas de cunho preservacionista, ainda são escassas as reflexões que aprofundam a problematização das propostas de naturalização ou "esverdeamento" do espaço urbano. A carência, a distribuição ou o acesso aos parques e áreas verdes urbanas têm sido considerados, em muitos casos, fatores contingentes, sem que se faça uma análise crítica das dinâmicas urbanas que vêm determinando tais conformações socioespaciais. Com frequência, associa-se essa percepção a aposta de que um arranjo espacial adequado possa garantir a conservação da biodiversidade, a melhoria do ambiente urbano e a qualidade de vida da população.

É possível, entretanto, direcionar a muitas dessas propostas de naturalização do espaço urbano as críticas atribuídas ao *planejamento físico*, que denunciam a desconsideração dos processos sociais em favor dos desenhos urbanísticos e arranjos espaciais. Alinhado à uma perspectiva ecocêntrica, esse tipo de planejamento tende a incorporar princípios e modelos das ciências naturais, muitas vezes importados de outros contextos, sem que se faça uma análise crítica da sua aplicabilidade. Assim, muitas vezes ignora as dinâmicas sociais e a diversidade de maneiras possíveis de se pensar e viver o espaço urbano, reproduzindo abordagens parcelares, despolitizadas, que acabam por cumprir um papel importante de alienação e desmobilização social.

Apesar da existência de muitos estudos e propostas urbanísticas aos quais tais críticas podem ser direcionadas, existem também, por outro lado, iniciativas que extrapolam essa visão reducionista, apostando na articulação de perspectivas ambientais, sociais, culturais e econômicas, incorporando suas dimensões políticas. Esse é o caso da Trama Verde e Azul proposta para a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e de outros projetos relacionados que foram estudados nesta pesquisa e que serviram de referência para o planejamento da RMBH, quais sejam: a da bacia minerária de Nord-Pas-de-Calais, a da metrópole de Lille e a de Vitória-Gasteiz. Essas iniciativas parecem indicar novos caminhos para se pensar a relação campo-cidade e sociedade-natureza no planejamento urbano.

Sem embargo, ainda que tais propostas apontem para a superação de visões parcelares e alienantes, elas não estão imunes a contradições e críticas direcionadas ao papel e ao alcance do planejamento urbano. Linhas de esquerda mais radicais denunciam o planejamento como instrumento tecnocrático, a serviço da manutenção das condições de reprodução do capitalismo e, com isso, a sua impossibilidade de superar as contradições sócio espaciais estruturais do capitalismo, principalmente em sua versão neoliberal. Outras correntes mais moderadas, contudo, defendem a condição do planejamento como terreno da luta de classes, tendo como referência os ideários de justiça social e democratização, apostando em um planejamento crítico e participativo que contribua para um maior equilíbrio de forças nos contextos urbanos atuais de privação e segregação.

O recente processo de planejamento da RMBH conduzido pela Universidade Federal de Minas Gerais apresenta uma aposta claramente afinada com as correntes democráticas, tendo como base as perspectivas de mobilização e aprendizado social e apostando na

construção de um planejamento crítico e de co-protagonismo entre Estado e sociedade civil. Em que pesem suas falhas, contradições e limitações para uma transformação concreta das realidades socioespaciais, ele tem sido um processo importante de formação política e acadêmica, de articulação de movimentos civis e de diversificação das arenas de planejamento, explicitando conflitos e interesses divergentes, contribuindo para a democratização desses espaços.

A proposta da Trama Verde e Azul, de maneira inovadora, vem trazendo as questões ambientais para o centro do debate da produção do espaço, considerando sua dimensão política e articulando-a com outros campos. Nesta tese, explicita-se sua dimensão processual, inacabada, característica de uma proposta aberta, mutável, em amadurecimento e experimentação. Evocam-se também experiências vividas e vivas que inspiram imagens, desejos e apostas de criação de espaços e tempos que possibilitem a produção de outras realidades urbanas. Nesse sentido, considero que algumas iniciativas sociais e intervenções urbanas que ampliam as possibilidades de uso do espaço, de invenção de ritmos diversos e de maior autonomia tensionam a lógica hegemônica do espaço produtivo capitalista e apontam para formas de viver mais criativas e desalienadas. Esses espaços só podem existir quando há relações sociais capazes de mantê-los vivos. Parece, entretanto, que em alguns casos o planejamento e a intervenção estatal podem contribuir para a criação de condições favoráveis e para a construção dessas possibilidades.

ROTA DE LEITURA

Esta tese foi estruturada em quatro capítulos, fora esta introdução.

No primeiro capítulo, apresento a proposta da Trama Verde e Azul concebida no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Para isso, na primeira seção, recupero brevemente a história da metropolização de Belo Horizonte e as dinâmicas territoriais associadas. Contextualizo a retomada democrática do planejamento metropolitano a partir de 2003 e apresento suas premissas, assim como as etapas que já foram realizadas. Apoio-me em textos de Heloisa Costa, Jupira Mendonça e João Tonucci, assim como em um trabalho anterior que escrevi com Heloisa Costa e Daniela Almeida. Na segunda seção, situo o surgimento da proposta da Trama Verde e Azul, identificando seus

anteriores nas políticas, programas e projetos previstos no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), e a sua construção ao longo do desenvolvimento do projeto de Macrozoneamento Metropolitano. Na terceira e quarta seções, resgato dois projetos que serviram de inspiração para a construção da proposta nessa etapa do planejamento metropolitano: a Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, na França, e a Infraestrutura Verde Urbana de Vitória-Gasteiz, na Espanha. O projeto francês serviu como referência inicial para o desenvolvimento da proposta para a RMBH. Já o espanhol foi um contributo a partir do meu trabalho como assistente de pesquisa do projeto de Macrozoneamento. Essas referências serviram como material inicial de trabalho pela equipe da UFMG, sem que tenha sido feito um estudo aprofundado, portanto, aqui me dedico a detalhar as propostas, situá-las no contexto em que foram desenvolvidas e identificar as ideologias que parecem lhes dar suporte. Para isso, recorro a Guy Chautard e Bertrand Zuideau, (2001), Laure Cormier e Nathalie Carcaud (2009), Laure Cormier (2011) e Guillaume Schmitt (2018), para o caso francês; e Pedro Aguirre (1985; 1991), Blanca Marañón (2001) e Luis Orive (2009), para o caso espanhol. Finalmente, na última parte, retomo a proposta da Trama Verde e Azul para a RMBH, detalho sua construção e seus desdobramentos nos diferentes momentos e escalas do planejamento metropolitano e dialogo com as críticas levantadas por Ana Carolina Euclides (2016).

No segundo capítulo, com o propósito de aprofundar a reflexão crítica sobre a Trama Verde e Azul, dedico-me a analisar o processo histórico de sua gênese. Nessa retrospectiva, destaco dois períodos que ajudam na sua compreensão: o primeiro se localiza na Europa do século XIX, com a ascensão dos movimentos de reação à revolução industrial e sua influência no urbanismo europeu e colonial; o segundo abarca o final do século XX e início do XXI, quando a questão ambiental e ecológica assume centralidade nos debates internacionais, muito vinculada ao discurso do desenvolvimento sustentável. Esses dois momentos influenciaram de maneira notável o urbanismo e o planejamento urbano e embasaram diversas intervenções nas cidades, assim como direcionaram os discursos políticos sobre o espaço urbano. Dedico-me, principalmente, à compreensão do planejamento e criação das áreas verdes urbanas, desde seu surgimento às tendências mais atuais, identificando as ideologias que deram suporte a tais iniciativas nos dois períodos históricos.

Para a escrita dessa retrospectiva, apoiei-me em historiadores, especialmente Lewis Mumford (1991) e Richard Sennett (1988; 2008); em autores dedicados à história do paisagismo, como Geoffrey Jellicoe e Susan Jellicoe (1995), Clemens Steenbergen e Wouter Reh (2001), Anne Cauquelin (2007) e Silvio Macedo (2015) para o contexto brasileiro; em Horacio Capel (2002) e Françoise Choay (1999) sobre a criação dos parques e áreas verdes urbanas na Europa; nos autores dedicados à história das águas urbanas, principalmente Sandra Mello (2008), Márcio Baptista e Adriana Cardoso (2013), Nilo Nascimento, Jean-Luc Bertrand-Krajewski e Ana Lúcia Britto (2013); em Leonardo Benévolo (1994), no que tange ao urbanismo higienista; e nas contribuições de Jean Starobinski (1994), Michael Löwy e Robert Sayre (1993; 2015) sobre o movimento romântico. Para reconstituir a ascensão das preocupações e dos debates ambientais, a difusão do conceito de desenvolvimento sustentável e a incorporação dessa dimensão ao planejamento urbano, contei com as contribuições de Heloisa Costa (1999; 2008a; 2008b), Henri Acselrad (1999; 2001), Antônio Carlos Diegues (2000), Eduardo Viola e Hector Leis (1995), Isabel Carvalho (2001) e Ester Limonad (2010). Os princípios da ecologia da paisagem e sua incorporação no planejamento das áreas verdes urbanas foram explicitados a partir de Richard Forman (1995) e de sua parceria com Michel Godron (1986), Monique Toubanc e Sophie Bonin (2012) e Ramón Bonzi (2017).

Na última seção do capítulo, delimito o campo da crítica para os estudos e propostas que vêm conformando a atual tendência relacionada ao planejamento das áreas verdes urbanas. Parto dos posicionamentos de Roberto Luís Monte-Mór pela invenção de novos modelos territoriais que garantam uma maior articulação entre as dimensões naturais e urbanas, a partir da produção de uma *naturalização extensiva* do espaço e da superação da realidade urbano-industrial pela *urbano-natural*. Em seguida, delineio um percurso crítico a partir de Henri Lefebvre (1999 [1970]; 2001 [1968]; 2016 [1972]) e de autores do planejamento urbano crítico, especialmente Marcelo Lopes de Souza (2010 [2001]), Ester Limonad (2015) e Ana Fani Carlos (2014), além de algumas contribuições do campo da ecologia política, baseadas em Henri Acselrad (2015) e Antônio Carlos Diegues (2000).

Considerando a ênfase que esta tese deu ao aspecto "verde" da Trama Verde e Azul, é oportuno indicar aqui outros trabalhos que se dedicam ao estudo da proposta privilegiando

sua vertente "azul", ao discutirem principalmente as políticas relacionadas aos recursos hídricos, como Eleutério (2015), Lemos (2018) e Nilo et al (in press).

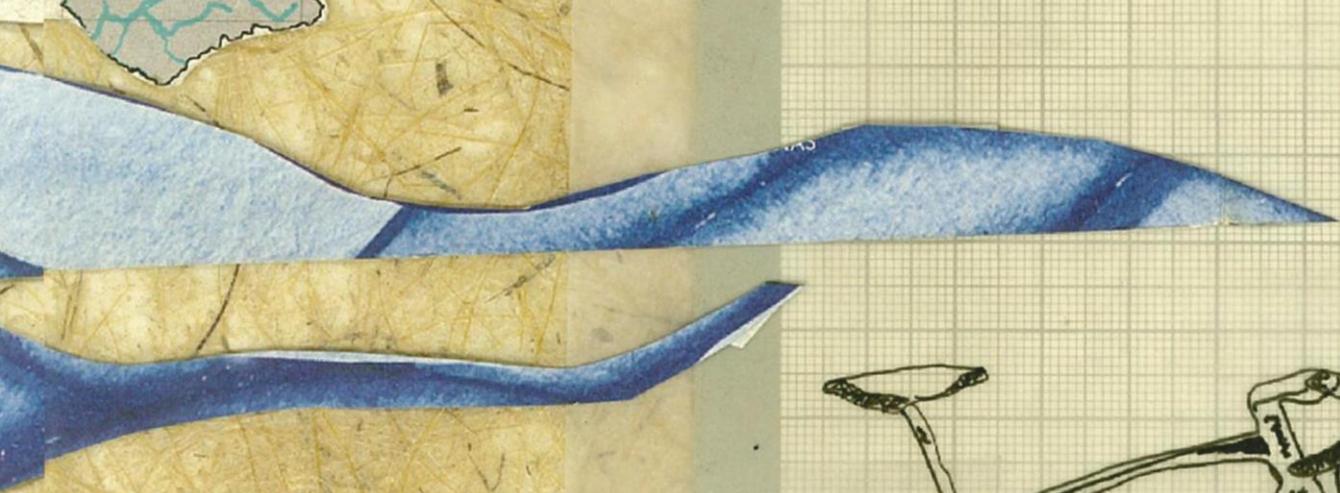
No terceiro capítulo, relato as experiências vividas na pesquisa de campo realizada na região da bacia minerária de Nord-Pas-de-Calais, na metrópole de Lille e na cidade de Vitória-Gasteiz, às quais me refiro como "momentos-espaciais", em referência aos momentos da produção do espaço sugeridos por Henri Lefebvre. Apresento também a proposta de Infraestrutura Verde e Azul da metrópole de Lille, que conheci a partir da pesquisa empírica desta pesquisa e que acabou por inspirar o desdobramento da Trama Verde e Azul na última etapa do planejamento da RMBH, da qual participei igualmente como assistente de pesquisa. Tendo como referência a tríade dialética da produção do espaço proposta por Lefebvre, busco tecer relações entre as experiências vividas, as apreensões delas advindas e os três momentos que o autor propõe: o *percebido* (a *prática social*), o *concebido* (a *representação do espaço*) e o *vivido* (o *espaço de representação*).

Para narrar as experiências vividas, exercitei uma outra linguagem na escrita desse capítulo, através da qual pude resgatar as sutilezas do que foi percebido na experiência do corpo nesses espaços, incluindo sua dimensão sensível, a fim de transmiti-las de forma mais afetiva ao leitor. Permiti-me transitar entre estilos livremente, com a intenção de incluir, de maneira explícita, o corpo, o afeto e a sensibilidade no processo de escrita.

No capítulo quatro, retomo a proposta da Trama Verde e Azul da Região Metropolitana para problematizá-la a partir do que foi levantado e desdobrado ao longo dos capítulos anteriores. Para isso, situo o planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, costurando as análises críticas que já lhe foram feitas. Localizo também a proposta da Trama Verde e Azul da RMBH em relação ao conjunto de estudos que possuem aspectos similares, considerando seus avanços, limitações e identificando suas vertentes mais inovadoras.

Argumento que a proposta passou por um amadurecimento importante na etapa mais recente do planejamento metropolitano – de revisão dos planos diretores municipais – e se aproximou dos espaços e práticas sociais vividos nos municípios. A normatização da proposta nos projetos de lei dos planos diretores explicita seus princípios progressistas, principalmente no que se relaciona à agricultura urbana e à agroecologia, ao estímulo à mobilidade ativa e à democratização do acesso aos lugares de interesse comum. Ao discutir as limitações, contradições e entraves do planejamento estatal, considero que a maior potência da Trama

Verde e Azul se relaciona à formação e articulação política de grupos minoritários e práticas socioespaciais contra hegemônicas que confirmam e fortalecem as possibilidades de produção de outras formas mais autônomas, livres e criativas de viver em sociedade.



CAPÍTULO 1

A TRAMA VERDE E AZUL

A Trama Verde e Azul da Região Metropolitana de Belo Horizonte é uma proposta que vem sendo construída no processo de planejamento metropolitano desenvolvido pela Universidade Federal de Minas Gerais, que se iniciou em 2009, com a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH)² e passou por outros dois momentos de desdobramento: o desenvolvimento do Macrozoneamento Metropolitano (MZ-RMBH), entre 2013 e 2015, que é um programa da Política Metropolitana Integrada de Uso e Ocupação do Solo, proposta no PDDI; e a revisão dos Planos Diretores de 11 dos 34 municípios metropolitanos, entre 2017 e 2018, também derivada da mesma política, que teve como referência o processo e as diretrizes propostas nas duas fases anteriores³.

A Trama Verde e Azul da RMBH teve como referência outras propostas semelhantes, principalmente a da região da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, na França, mas também a da cidade de Vitoria-Gasteiz, na Espanha. Neste capítulo apresento, portanto, a ideia da *trama verde e azul* em busca de compreender melhor suas diferentes formas e estruturas, os contextos em que foram desenvolvidas e as bases ideológicas que as suportam. Contextualizo o surgimento da proposta no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte e apresento os projetos que serviram de inspiração para o seu desenvolvimento. Finalmente, detalho a proposta da Trama Verde e Azul para a RMBH e seus desdobramentos nos diferentes momentos e escalas do planejamento metropolitano. A partir do reconhecimento das semelhanças, mas também das singularidades das propostas – da RMBH e daquelas que lhe serviram de referência – inicio a análise sobre suas possibilidades e méritos

² O PDDI-RMBH foi elaborado entre 2009 e 2011, por uma equipe composta por professores e alunos de pós-graduação e graduação de várias unidades da UFMG, além do Observatório de Política Urbana da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (Pucminas) e da Escola de Design da Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG).

³ Uma nova fase está se iniciando, a partir da abertura de um chamamento público que ocorreu em outubro de 2018, para a revisão dos Planos Diretores de outros 7 municípios da RMBH à luz do planejamento metropolitano. Essa etapa, contudo, não será realizada pela UFMG, como foram as anteriores.

bem como suas limitações e contradições, reflexão esta que será melhor desenvolvida ao longo de todo o trabalho.

1.1 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DA RMBH E DO PLANEJAMENTO METROPOLITANO

A Região Metropolitana de Belo Horizonte é a terceira mais populosa do país, sendo constituída atualmente por 34 municípios de perfis bastante diferenciados. Ocupa uma área de 9.467 km² e possui uma estimativa populacional, para 2016, de 5.873.841 habitantes. Embora tenha sido criada legalmente em 1973, durante o regime militar, como uma estratégia de continuidade ao modelo de crescimento do “milagre econômico”, o seu processo de metropolização se iniciou nos anos 50, no bojo da clássica formação das metrópoles industriais latino-americanas. A produção do espaço metropolitano, nesse período, foi direcionada à criação das condições necessárias para a acumulação do capital industrial, caracterizada pela significativa expansão demográfica e espacial, assim como pela centralidade do Estado como agente responsável pela garantia das condições materiais e de regulação da reprodução capitalista. As altas taxas de crescimento urbano foram decorrentes da importante imigração rural a partir da *modernização conservadora* do campo e se fundamentaram na lógica da inclusão social pelo trabalho assalariado, preferencialmente fabril, e na criação das condições de reprodução da força de trabalho providas pelo capital e/ou pelo Estado. Esse processo definiu a dinâmica da expansão urbana e da formação das metrópoles brasileiras integradas à produção do espaço do capitalismo periférico e caracterizadas pela migração excessiva, pelo crescimento desordenado, pela formação de periferias e pelas condições socioeconômicas e territoriais extremamente desiguais (COSTA; MENDONÇA, 2012).

Esse primeiro período de intenso crescimento econômico e investimentos públicos ocorrido entre os anos 50 e 80 e capitaneado pelo grande incentivo à industrialização e à abertura ao capital estrangeiro, contou com a intervenção decisiva do Estado na orientação da expansão urbana, comandada pelo capital imobiliário privado, que investiu especialmente no parcelamento do solo. Com isso, conformou-se um espaço metropolitano com diferenciações socioespaciais notáveis, a partir de um padrão predominante de estruturação territorial do tipo "centro-periferia".

Em Belo Horizonte consolidou-se um padrão centro-periferia, com um crescente adensamento e valorização das áreas centrais mais beneficiadas por investimentos públicos (e privados), pela concentração de equipamentos e serviços, espaços de lazer e sociabilidade, empregos e oportunidades de geração de renda, bem como pela existência de mecanismos de regulação urbanística e ambiental. A expansão horizontalizada do espaço metropolitano é resultado da atuação de agentes privados no parcelamento extensivo do solo para fins habitacionais, resultando em precários espaços em termos de condições de habitabilidade e acesso à rede de centralidades metropolitanas. (COSTA; MENDONÇA, 2012, p. 49)

A década de 70 representou um momento chave do processo, pois o governo militar teve um papel importante no acirramento desse quadro, tanto impedindo ou dificultando a atuação de organizações populares por melhores condições de urbanidade quanto desobrigando o Estado de promover políticas sociais urbanas, deixando-o livre para investir nas condições necessárias à acumulação capitalista (COSTA; MENDONÇA, 2012).

Nessa época, não obstante, houve um primeiro momento de governança e planejamento metropolitanos, agenciado pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – Plambel, quando foram elaborados amplos diagnósticos e estudos técnicos para subsidiar e orientar os investimentos e as políticas públicas territoriais. Esse período, marcado pela tecnocracia e pelo autoritarismo, formou toda uma geração de planejadores em Belo Horizonte, mas não abriu espaço para a participação efetiva dos municípios nem da sociedade civil. Assim, a produção do espaço metropolitano foi orientada pelos interesses do capital com o suporte do Estado, produzindo um adensamento generalizado da ocupação com condições sociais e territoriais extremamente desiguais, resultando em um forte passivo sócio urbanístico e ambiental, principalmente nas regiões periféricas (COSTA; MENDONÇA, 2012).

Com o fim da ditadura a partir de 1985, houve, contudo, um enfraquecimento e posterior desmonte das instâncias de planejamento e regulação metropolitanos que, na RMBH, só foram retomadas a partir de 2003. Nesse segundo momento, o contexto de intenso crescimento econômico e investimentos públicos fundamentou-se na retomada da dinâmica econômica após a crise das últimas décadas do século XX. A maior parte dos investimentos foi então direcionada a alguns setores industriais, principalmente o minerário, à grandes obras viárias e ao fomento da atividade do mercado imobiliário.

Mais uma vez, porém, a opção pela criação das condições de produção e de atratividades territoriais para viabilizar o crescimento econômico deu-se em detrimento dos

investimentos sociais e da produção e distribuição de *bens e serviços de consumo coletivo* (TONUCCI FILHO, 2012). Realizados de forma bastante deficiente diante da escassez de recursos destinados a esse fim, compuseram uma realidade socioespacial muito desigual, gerando um forte processo de periferização e precarização das condições de vida urbana na maior parte do território metropolitano. A diminuição da taxa de crescimento demográfico no centro esboçou o adensamento para as periferias, o que se expressou em elevadas taxas de crescimento dos municípios mais distantes de Belo Horizonte e no aumento de municípios que passaram a compor oficialmente a Região Metropolitana de 14 para 34. Apesar dessa ampliação dos limites metropolitanos, é significativa a diferença de participação dos municípios no processo de metropolização. Aqueles incorporados no final da década de 90 ainda apresentam mais baixos graus de integração, embora as mudanças recentes na dinâmica de estruturação metropolitana apontem tendências de novas direções do processo (COSTA; MENDONÇA, 2012).

Em Belo Horizonte, polo metropolitano, investimentos municipais em infraestrutura viária e saneamento realizados nos bairros periféricos associados à ampliação do potencial construtivo nestas áreas, deliberados pela legislação urbanística de 1996, resultaram na expansão da produção empresarial de moradias e na valorização do solo. Como consequência, a construção de habitações de baixa-renda foi direcionada para fora dos limites da capital, a norte e a oeste. Já a produção imobiliária para as camadas de renda alta e média passou a privilegiar condomínios horizontais e verticais fechados, "incorporando 'parâmetros de sustentabilidade' ou buscando formas de apropriação da natureza e de seus atributos como *renda diferencial*" em sintonia com a ascensão dos discursos ambientais, constituindo o processo referido como *modernização ecológica* (COSTA; MENDONÇA, 2012, p.52, grifo meu).

Em que pese a importância da RMBH como centro político, econômico, cultural e demográfico de Minas Gerais, suas condições socioeconômicas e territoriais atuais são extremamente desiguais, enfrentando problemas e passivos acumulados ao longo do seu rápido processo de metropolização além dos desafios colocados pelos novos processos socioespaciais contemporâneos (TONUCCI FILHO, 2012).

Em relação às instâncias de planejamento e regulação metropolitanos, elas só foram retomadas após o regime militar, a partir de 2003. Desde então, um novo arranjo institucional de gestão metropolitana vem sendo progressivamente implantado com uma aposta na maior

democratização do processo de planejamento e maior representatividade dos municípios e da sociedade civil⁴. Têm-se buscado a superação do planejamento tradicional com uma permanente tentativa de construção de processos participativos orientados pelos princípios de uma *reforma urbana* centrada na noção de *função social da propriedade* e de ampliação da cidadania e da inclusão social (COSTA et al, 2018). Segundo Costa (2009), em que pese a clara centralidade do governo do estado na condução da retomada da gestão na RMBH, evidencia-se também uma participação crescente da sociedade civil organizada, até então não muito habituada à atuação no âmbito metropolitano. Essa nova fase do planejamento metropolitano da RMBH pode ser caracterizada a partir de Costa et al (2018):

O fio condutor do processo refere-se às relações entre o metropolitano e o local (na maioria das vezes entendido como o municipal, embora não necessariamente) a partir da construção coletiva dos planos, dos projetos, das propostas de intervenção. Mais do que uma dialética entre escalas espaciais, trata-se também de uma tentativa, de um ensaio de articulação entre diferentes dimensões de políticas, entre áreas do conhecimento que se entrecruzam, entre saberes comuns tradicionais emanados da vida cotidiana e os saberes técnicos e acadêmicos, entre outros desafios (Friedmann, 1987⁵; Sousa Santos, 2007⁶), em tentativas de se apreender o espaço social na sua totalidade e não de forma fragmentada (Lefebvre, 1991⁷). (COSTA et al, 2018, p. 303-304)

Nesse processo de planejamento metropolitano, foi elaborado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, concluído em 2011. Segundo Tonucci Filho (2012), o PDDI teve como orientação uma perspectiva crítica e transdisciplinar, participativa e *experimental-processual*, que significou importante avanço conceitual e metodológico em relação aos tradicionais paradigmas de planejamento territorial vigentes no Brasil. Para o autor, “o processo de elaboração do Plano ilumina as possibilidades de se combinar criativamente uma renovada *compreensividade* transdisciplinar à luta pela politização e

⁴ Atualmente, o arranjo institucional de gestão metropolitana é composto por "uma assembleia metropolitana, um conselho de desenvolvimento com reduzida, mas importante, participação da sociedade civil, uma agência para implementação de políticas, planos e projetos, um fundo de desenvolvimento metropolitano, e um plano diretor de desenvolvimento para a região metropolitana" (COSTA et al., 2018, p. 300)

⁵ FRIEDMANN, John. **Planning in the public domain**. Princeton: Princeton University Press, 1987.

⁶ SOUSA SANTOS, B. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. **Novos Estudos** 79. São Paulo: Cebrap, 2007.

⁷ LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, 1991.

democratização da gestão metropolitana, no sentido de um planejamento metropolitano aberto à perspectiva do aprendizado social” (TONUCCI FILHO, 2012, p. 211, grifo meu)⁸.

No PDDI foram formuladas vinte e oito políticas que se desdobraram em programas e projetos, agrupadas em torno de quatro eixos temáticos: Urbanidade, Seguridade, Acessibilidade e Sustentabilidade. Além dessas, foram formuladas políticas em duas outras dimensões estruturantes: Institucionalidade e Territorialidade⁹. Essa última previa um programa, dentro da Política Metropolitana Integrada de Uso e Ocupação do Solo, de elaboração do Macrozoneamento Metropolitano (MZ-RMBH).

Esse programa foi desenvolvido, ao longo de 2014, a partir das mesmas premissas metodológicas do PDDI e teve como objetivo identificar as áreas em que o interesse metropolitano se sobrepunha ao local/municipal, definir seus zoneamentos internos e atribuir-lhes parâmetros de uso e ocupação do solo. Esse momento de elaboração do MZ-RMBH significou um passo importante em direção à aproximação com a realidade socioespacial, já que as políticas e programas do PDDI começaram a ganhar materialidade espacial e social ao serem territorializados por meio do zoneamento (COSTA *et al.*, 2018).

Cabia ao plano estabelecer diretrizes de uso do solo para o conjunto dos 34 municípios que compõem a RMBH, embora a prerrogativa legal de legislar sobre o ordenamento de seu território seja municipal. Com isso, os vínculos e os potenciais conflitos de competência entre

⁸ Além de Tonucci Filho (2012), vários outros autores já escreveram sobre os princípios, metodologias e o processo de elaboração do PDDI-RMBH, como Monte-Mór (2012), Costa (2012) e Mendonça (2014).

⁹ As políticas propostas no PDDI para cada eixo temático e dimensões estruturantes foram: **1) Eixo Urbanidade:** Política Metropolitana Integrada de Democratização dos Espaços Públicos; Política Metropolitana Integrada de Gestão da Paisagem e Valorização da Diversidade Cultural; Política Metropolitana Integrada de Gestão Territorial da Educação e Cultura; Política Metropolitana Integrada de Promoção de Atividades Culturais e Criativas; Política Metropolitana Integrada de Financiamento da Cultura. **2) Eixo Seguridade:** Política Integrada de Segurança Pública; Política Metropolitana Integrada de Gestão dos Riscos Ambientais e de Mudanças Climáticas; Política Metropolitana Integrada de Segurança Alimentar e Nutricional; Política Metropolitana Integrada de Formação e Qualificação Profissional; Política Metropolitana Integrada de Apoio à Produção em Pequena Escala. **3) Eixo Acessibilidade:** Política Integrada de Mobilidade Metropolitana; Política Metropolitana de Direito ao Espaço Cotidiano: Moradia e Ambiente Urbano; Política Metropolitana de Integração dos Serviços de Saúde; Política Metropolitana Integrada de Assistência Social; Política Metropolitana Integrada de Democracia Digital. **4) Eixo Sustentabilidade:** Política Metropolitana Integrada de Desenvolvimento Produtivo Sustentável; Política Metropolitana Integrada para o Desenvolvimento de Territórios Minerários; Política Metropolitana Integrada de Gestão, Proteção e Recuperação dos Recursos Hídricos; Política Metropolitana Integrada de Resíduos Sólidos; Política Metropolitana Integrada de Saneamento; Política Metropolitana Integrada de Delimitação e Recuperação de Áreas de Interesse para Conservação Ambiental. **5) Dimensão Estruturante “Institucionalidade”:** Política Metropolitana Integrada de Desenvolvimento Institucional; Política Metropolitana Integrada de Cooperação Interinstitucional e Intersetorial; Política Metropolitana Integrada de Modernização e Atualização da Estrutura Fiscal dos Municípios. **6) Dimensão Estruturante “Territorialidade”:** Política Metropolitana Integrada de Centralidade em Rede; Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo.

os níveis metropolitano e local emergiram fortemente. A opção metodológica adotada, portanto, foi propor o Macrozoneamento apenas para as áreas em que o interesse metropolitano se sobrepunha ao interesse local/municipal ou, pelo menos, era assim claramente identificado.

A partir de oficinas públicas baseadas em cartografia colaborativa, foram identificados os seguintes elementos e atividades de interesse metropolitano: as centralidades e eixos viários onde se localizam equipamentos e serviços de âmbito metropolitano; as áreas de serras consideradas patrimônio natural e da paisagem, elementos de identidade da região; e as áreas de proteção dos mananciais de abastecimento metropolitano. A partir dessa caracterização foram delimitadas dezenove Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM). Além disso, foram também consideradas de interesse metropolitano as áreas de produção agrícola para segurança alimentar e as áreas de habitação precária, as quais foram identificadas como Áreas de Interesse Metropolitano (AIM). No desenrolar do projeto, entretanto, apenas as ZIMs tiveram limites definidos e receberam zoneamento interno (COSTA *et al.*, 2018). As AIMs foram definidas como regiões sobre as quais devem ser pactuadas e implementadas políticas de interesse metropolitano.

O terceiro momento dessa experiência de planejamento foi a revisão dos Planos Diretores de 11 dos 34 municípios metropolitanos, que ocorreu ao longo de 2017-2018. Nessa etapa, foi um grande desafio a articulação de propostas metropolitanas para as realidades e interesses locais (COSTA *et al.*, 2018), já que os planos municipais deveriam se orientar pelas políticas do PDDI e pelos zoneamentos e parâmetros propostos no Macrozoneamento. Também foi um processo participativo com grande aposta na experiência processual e contou com uma novidade, que foi a criação de Grupos de Acompanhamento (GA) em cada um dos municípios, com metade de seus representantes oriundos da sociedade civil e a outra metade composta por representantes do executivo e do legislativo municipal. Os GAs se responsabilizaram pela mobilização da população, pelo recebimento e discussão de propostas encaminhadas pelos cidadãos e pela participação em reuniões com a equipe da UFMG envolvida com a elaboração dos planos. A intenção é que esses grupos se mantenham e constituam uma institucionalidade permanente de controle social do processo de planejamento urbano em cada um dos municípios.

Em outubro de 2018, uma nova chamada pública foi aberta, para a revisão dos planos diretores de outros sete municípios da RMBH, a partir dos mesmos princípios aplicados aos anteriores. Nesse momento, contudo, a equipe da UFMG decidiu não participar da concorrência.

1.2 A TRAMA VERDE E AZUL: ARTICULANDO POLÍTICAS E ESCALAS DE PLANEJAMENTO

O PDDI incorporou a dimensão ambiental em muitas das políticas propostas, de forma explícita ou implícita, devido à sua aposta na transversalidade. Em busca de evitar cair na armadilha da setorialidade, todas as políticas abrangeram as dimensões social, econômica e ambiental. Com isso, pode-se dizer que a perspectiva ambiental assumiu um papel importante na nova concepção de reestruturação territorial proposta pelo PDDI, embora ela se baseie prioritariamente na criação de uma *estrutura policêntrica compacta*, organizada em torno de uma rede de *mobilidade multimodal*, com objetivo de promover uma melhor distribuição e descentralização de atividades, empregos, comércio e serviços, diminuindo a dependência em relação ao núcleo central de Belo Horizonte. A descentralização proposta implica no adensamento e intensificação de usos da ocupação existente, principalmente no entorno das centralidades e dos principais eixos de transporte, liberando, simultaneamente, áreas no interior do tecido urbano para usos agrícolas, de preservação e lazer (MAGALHÃES et al, 2012).

No projeto de Macrozoneamento, no entanto, foi quando surgiu a ideia de concepção de um elemento articulador do território metropolitano, tendo as questões ambientais como uma de suas bases. Daí adveio a Trama Verde e Azul.

Neste sentido, observa-se uma “guinada” para incorporar mais claramente os elementos da natureza, uma vez que no PDDI a proposta de reestruturação territorial era principalmente baseada em uma desconcentração territorial, com o fortalecimento de uma rede de centralidades, articulada por uma rede de mobilidade. Vale ressaltar que as centralidades não se referiam apenas à oferta econômica, uma vez que englobavam os espaços de reprodução da vida cotidiana – habitação, serviços, lazer, cultura –, mas ainda não se articulavam de forma explícita a outras dimensões tradicionalmente consideradas pelo planejamento como “não urbanas”, como são os espaços predominantemente naturais ou aqueles onde se inscrevem as práticas rurais (Costa *et al.*, 2018).

Segundo o coordenador do projeto, Roberto Monte-Mór (informação verbal)¹⁰, a primeira “semente” da Trama Verde e Azul foi a ideia de *parque linear urbano* trabalhada no PDDI. Tendo como referência o Parque da Maternidade de Rio Branco¹¹, fruto de um projeto vultoso de urbanização das margens do Igarapé da Maternidade, um braço do Rio Acre que atravessa o centro da capital, houve a intenção de tomar os parques lineares como elementos centrais do PDDI. Ao longo da elaboração do Plano, entretanto, esse intento não se consolidou, embora os parques lineares urbanos apareçam com força em projetos de duas políticas do eixo temático Sustentabilidade: a Política Metropolitana Integrada de Gestão, Proteção e Recuperação dos Recursos Hídricos e a Política Metropolitana Integrada de Delimitação e Recuperação de Áreas de Interesse para a Conservação Ambiental. Além disso, estão presentes também nas diretrizes gerais para conformação de alguns dos Complexos Ambientais Culturais, propostos na Política Metropolitana Integrada de Gestão da Paisagem e Valorização da Diversidade Cultural, do eixo temático Urbanidade.

Em relação às políticas do Eixo Sustentabilidade acima citadas, os parques lineares são centrais nos respectivos projetos: Projeto de Proteção, Recuperação e Apropriação Social de cursos d’água, do Programa de Proteção e Recuperação dos Recursos Hídricos Metropolitanos; e Projeto de Incentivo e Apoio à Criação, Gestão e Manutenção de Parques Urbanos, do Programa Metropolitano de Áreas Protegidas. Nos dois casos, a diretriz se relaciona à recuperação e preservação dos córregos e fundos de vale, assim como à reestruturação das margens fluviais, visando estimular a apropriação social desses espaços. Relaciona-se também à intenção de conservar remanescentes vegetais e promover a conectividade entre áreas verdes. Nos dois projetos, os cursos d’água e os parques urbanos

¹⁰ Comunicação verbal feita a mim em 29/09/2017.

¹¹ O Parque da Maternidade foi inaugurado em 2002, depois de quase três anos de obras de urbanização das margens do Igarapé da Maternidade, abrangendo uma faixa de 100 m (aproximadamente 50 m em cada lado) ao longo de cerca de 6 km. Desde a década de 70, havia a intenção de realizar a canalização do Igarapé. A primeira tentativa, em 1977, foi um projeto de uma avenida de fundo de vale, do governo federal, que não prosperou. A segunda foi alavancada pelo governo estadual do Acre em 1991. Estando já a obra licitada (de canalização do Igarapé e a construção de avenidas laterais) e o contrato de execução firmado com a construtora Odebrecht, o projeto foi alvo de escândalos de corrupção envolvendo o governo federal e a empreiteira (uma das denúncias que acabou resultando no processo de impeachment do governo Collor), o que culminou em seu cancelamento. Em 2000 a iniciativa foi retomada a partir de uma decisão da Justiça Federal que determinava a realização da obra e, em 2002, foi então inaugurado o Parque linear, fruto de uma intervenção monumental do governo estadual que abrangeu a realização de grandes obras viárias, arquitetônicas, paisagísticas, de saneamento e drenagem. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2001; JORNAL A GAZETA, 2001; ARQUITETURA-URBANISMO, 2002). Vale destacar a dificuldade de acesso (ou inexistência) a trabalhos acadêmicos relacionados ao projeto do Parque assim como à sua análise crítica. A maioria das informações levantadas foram oriundas de material jornalístico ou institucional.

são considerados elementos estruturantes do espaço urbano/metropolitano e da vida cotidiana da população.

[...] os recursos hídricos foram compreendidos em sua ampla dimensão, como um elemento de toda a dinâmica socioambiental da região. Por isso, é fundamental ter em vista que a presente política não alcançará, isoladamente, seus objetivos, sendo imprescindível a articulação contínua de seu processo de implementação com o de outras políticas já existentes e também com aquelas propostas pelo PDDI (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2011, p. 1099).

Os parques urbanos são territórios democráticos que estruturam parte da vida dos cidadãos no espaço urbano (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2011, p. 1212).

Esses projetos têm como referência principal o Programa de Recuperação Ambiental de Belo Horizonte - Drenurbs, previsto no Plano Diretor de Drenagem do município, de 2011. O programa foi lançado pela prefeitura em 2003, tendo promovido mudanças significativas entre 2007 e 2011, a partir de quando se enfraqueceu, tendo sido praticamente interrompido em 2016 (HOJE EM DIA, 2016).

O Drenurbs propõe o tratamento integrado dos problemas sanitários, ambientais e sociais nas bacias hidrográficas cujos cursos d'água ainda estão em leito natural e se inserem em áreas com alto adensamento populacional. Suas metas contemplam a despoluição dos cursos d'água, com implantação de redes coletoras, interceptores e tratamento dos esgotos; a redução dos riscos de inundação, com a implantação de sistemas de controle de cheias e a desocupação das várzeas; o controle da produção de sedimentos, com a eliminação de focos erosivos, contenção e revegetação das margens; a "reintegração dos córregos na paisagem urbana", através da criação de parques lineares e/ou áreas verdes, abertas à população; e o envolvimento da população através da mobilização social e da participação na elaboração do projeto (COSTA *et al.* 2008; MACEDO, 2009). O projeto prevê a despoluição de 140 km de cursos d'água, abrangendo 73 córregos de 47 bacias hidrográficas, o que corresponde a 30% do número de córregos em leito natural em Belo Horizonte e abrange aproximadamente metade da área municipal (COSTA *et al.* 2008).

Até hoje, contudo, só foi realizada uma primeira etapa do programa, que contemplou apenas cinco sub-bacias: a do Córrego 1º de Maio, a do Córrego da Avenida Nossa Senhora da Piedade, a do Córrego Baleares, a do Córrego do Engenho Nogueira e a do Córrego do Bonsucesso. As primeiras quatro tiveram seus projetos concluídos entre 2008 e 2011, e a

última ficou inacabada por falta de recursos (COTA *et al.*, 2016). Desde 2012, o programa se enfraqueceu muito e, segundo um dos seus criadores e importante ativista da questão das águas urbanas em Belo Horizonte, Apolo Heringer Lisboa, “foi completamente mudado e atualmente só prevê a canalização” (HOJE EM DIA, 2016).

As imagens abaixo demonstram algumas das transformações realizadas pelo programa Drenurbs.



Figura 1: Antes e depois das intervenções do programa Drenurbs no Córrego 1º de maio.
Fonte: PBH, 2010.



Figura 2: Antes e depois das intervenções do programa Drenurbs no Córrego Baleares.
Fonte: PBH, 2010

Foi, portanto, na segunda etapa do planejamento da RMBH, com o desenvolvimento do Macrozoneamento Metropolitano, que a proposta da Trama Verde e Azul começou a se estruturar. Segundo o coordenador do projeto, Roberto Monte-Mór:

Tratava-se então de espaços de interesse para a articulação das políticas de recursos hídricos e de áreas protegidas e áreas verdes, com destaque para os parques lineares – que, por sua vez, demandavam articulações com questões relacionadas à mobilidade urbana (EUCLYDES, 2016, p. 163).

No primeiro produto do Macrozoneamento¹², a Trama Verde e Azul foi tratada principalmente nos estudos temáticos e planos de trabalho do núcleo ambiental¹³, ainda sem uma coesão conceitual, mas com muitas referências às tipologias das áreas que deveriam ser consideradas para a “composição” da trama – principalmente as áreas de preservação ambiental, a rede de recursos hídricos, os *corredores ecológicos* e a *rede de mobilidade multimodal* – e com objetivos de “valorização e articulação da natureza na cidade”, “proteção e recuperação de ecossistemas”, “controle de inundações” e “oportunidades de lazer, turismo e convivência” (UFMG, 2014a).

Com o desenvolvimento do projeto, entretanto, a proposta da Trama Verde e Azul se ampliou e incorporou diversas outras dimensões, transformando-se gradativamente em uma proposta de estruturação do território metropolitano.

A trama, nessa acepção, incorpora e conecta unidades de conservação e complexos ambientais culturais para promover a biodiversidade, contribuir para a melhoria da qualidade ambiental de uma região, reforçar sua identidade cultural e paisagística e promover o acesso à natureza a seus habitantes, criando oportunidades para o lazer, o turismo e a convivência social. (UFMG, 2014c, p. 40).

(...) a trama verde e azul é, ao mesmo tempo, um instrumento de regulação e ordenamento territorial, bem como de mobilização social e de participação política. Ela traz uma expressão simbólica e um potencial para criar expectativas, com elevado potencial para promover o envolvimento de interessados nas questões ambientais, econômicas e sociais do espaço metropolitano. Ao mesmo tempo em que ela se materializa pela regulação do uso do solo a trama verde e azul oferece

¹² O processo de elaboração do Macrozoneamento foi documentado em 5 produtos: Produto 1 - Marco teórico metodológico e definição das áreas temáticas afetas ao interesse metropolitano; Produto 2 - Avaliação das tendências recentes da dinâmica territorial da RMBH e identificação preliminar das Zonas de Interesse Metropolitano; Produto 3 - Avaliação dos marcos normativos e projetos estruturantes federais, estaduais e municipais referentes ao ordenamento territorial da RMBH; Produto 4 - Definição Final das Zonas de Interesse Metropolitano; Produto 5 - Definição dos parâmetros urbanísticos e de diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs).

¹³ A equipe que trabalhou no desenvolvimento do projeto se organizou em 5 eixos temáticos: Eixo Territorialidade, Eixo Institucionalidade, Núcleo Ambiental, Núcleo Econômico e Núcleo Social.

uma multiplicidade de funções e de alternativas de uso e de apropriação do território e, por esse meio, ela permite ir além do aspecto unicamente legal da regulação territorial. (UFMG, 2014c, p. 46).

Segundo Monte-Mór, a grande adesão de participantes nos seminários e oficinas públicas realizadas ao longo do projeto em relação à proposta da Trama Verde e Azul fez com que ela fosse ganhando corpo, “revelando-se um instrumento de grande potencial para o planejamento (oficial e extraoficial) do território, extrapolando o escopo do projeto do Macrozoneamento contratado pelo Estado” (EUCLYDES, 2016, p. 163).

Com isso, foi-se construindo uma maneira de colocar no centro do debate da estruturação metropolitana elementos alternativos àqueles que tradicionalmente assumem essa posição, nomeadamente o sistema viário e os centros de comércio e serviço (as centralidades). Pretendia-se propor uma articulação de outros elementos, como as áreas livres (ou não construídas), vegetadas, permeáveis e, também, os rios e suas margens, assegurando a continuidade entre espaços naturais e rurais na dinâmica urbana da metrópole, incentivando seu uso, sua diversificação e sua proteção. A intenção era, através dessa articulação, fortalecer o potencial que esses espaços podem ter na conformação de uma condição urbana mais diversa e democrática, oposta à lógica atual, onde o espaço produzido pelo mercado imobiliário assume o protagonismo na orientação da ocupação urbana, enquanto essas outras espacialidades ficam relegadas a uma condição residual.

A proposta da Trama Verde e Azul para a RMBH foi inspirada inicialmente em uma experiência de planejamento territorial da antiga região minerária de Nord-Pas-de-Calais, no norte da França. Essa referência se justifica pelo fato de existir, desde 2009, um acordo de cooperação estabelecido entre Minas Gerais e Nord-Pas-de-Calais¹⁴, em razão de serem dois territórios historicamente minerários. Desde 2012, universidades dessas duas regiões acordaram programas de cooperação, no âmbito dos quais foram desenvolvidas pesquisas em parceria sobre o tema do planejamento urbano e territorial, com diferentes enfoques. Foi a partir dessa parceria que pesquisadores da UFMG conheceram a proposta de planejamento que vem sendo desenvolvida nessa região francesa desde 2000, chamada Trame Verte et

¹⁴ Em 2016, a partir de uma reforma territorial, a região administrativa Nord-Pas-de-Calais se fundiu à antiga Picardi e, juntas, passaram a integrar a região administrativa Hauts-de-France. Desde então, os projetos de cooperação internacional são entre Minas Gerais e Hauts-de-France.

Bleue du Bassin Minier de Nord-Pas-de-Calais¹⁵, que inspirou a proposta desenvolvida no Projeto de Macrozoneamento a partir das dinâmicas sociais, políticas e espaciais próprias da RMBH.

No intuito de entender melhor esse projeto referência e o sentido da sua apropriação criativa no planejamento da RMBH, aspectos que não foram aprofundados ao longo do processo e nem nos relatórios produzidos, dedico-me, na seção a seguir, a fazer uma incursão na Trama Verde e Azul de Nord-Pas-de-Calais, detalhando a proposta e trazendo à tona o contexto em que foi desenvolvida e as ideologias que parecem lhe dar suporte.

1.3 A TRAMA VERDE AZUL COMO POLÍTICA DE RECONVERSÃO TERRITORIAL DE NORD-PAS-DE-CALAIS

A região minerária conhecida como Bassin Minier de Nord-Pas-de-Calais¹⁶ está localizada entre os departamentos Nord e Pas-de-Calais, da atual região administrativa Hauts-de-France. Com uma área de 1.200 km², essa região teve sua ocupação direcionada para a atividade de mineração de carvão a partir da segunda metade do século XIX e, no século XX, essa atividade influenciou de forma determinante a ocupação do território. No fim da segunda guerra mundial, entre 1945 e 1946, todas as minas de carvão foram nacionalizadas. A partir de 1960, contudo, houve uma recessão na atividade carbonífera e, em 1968, o governo decidiu programar o fechamento das minas mais deficitárias. Em 1990, o último poço de Nord-Pas-de-Calais foi desativado.

Nesse período, a região da Bacia Minerária contava com grandes terrenos abandonados, onde muitas construções industriais tinham sido demolidas; um tecido urbano monofuncional e desqualificado, estruturado pela antiga atividade minerária; uma população com altas taxas de desemprego; um acentuado declínio demográfico; e um forte passivo ambiental – muitas áreas degradadas, solos e águas poluídas, grandes pilhas de rejeito espalhadas por todo o território e problemas de afundamento geológico¹⁷.

¹⁵ Em português, Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais.

¹⁶ Em português, Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais.

¹⁷ Segundo apresentação de Yves Dhau-Decuypere, ex-dirigente da Mission Bassin Minier, para a equipe do Projeto de Macrozoneamento Metropolitano em 2014.

Já no início da década de 70, toda a Bacia Minerária era considerada pelo estado francês uma área de intervenção prioritária para políticas de reconversão territorial. Nessa época, tais políticas se baseavam predominantemente no desenvolvimento de grandes projetos de novas indústrias que, em Nord-Pas-de-Calais, eram principalmente automobilísticas e têxteis. A partir dos anos 80, contudo, a globalização crescente do mercado trouxe à tona a limitação das políticas centradas nos grandes projetos industriais, o que, junto com a descentralização do estado francês, provocou uma ampliação das políticas de reconversão territorial e uma participação mais diversa na elaboração desses projetos, que passaram a incluir novos atores regionais e europeus (CHAUTARD; ZUINDEAU, 2001).

Em 1986, foram criadas ferramentas europeias de financiamento de planos de desenvolvimento regional, o que fez com que os projetos territoriais mais abrangentes ganhassem em importância sobre aqueles setoriais. As propostas de reconversão adquiriram um caráter global e a localização da Bacia Minerária foi reconhecida como estratégica para o comércio europeu por estar localizada no centro de um grande mercado consumidor: entre Londres, Amsterdam, Bruxelas, Luxemburgo e Paris. Com isso, intensificaram-se os investimentos estrangeiros para os projetos de “redesenvolvimento” da região e, provavelmente, o mais importante deles tenha sido a criação de um *hub* ferroviário em Lille, capital da então região de Nord-Pas-de-Calais. Nele entrecruzam-se as linhas do LGV, transporte francês ferroviário de alta velocidade, e do Eurostar, que conecta Londres, Paris e Bruxelas, tendo Lille como estação central.

Já a partir dos anos 90, houve um novo processo de renovação das estratégias de reconversão, no domínio das ações públicas, que passaram a se basear na ideia de desenvolvimento sustentável (CHAUTARD; ZUINDEAU, 2001). A reconversão econômica, protagonista até então, foi atrelada às dimensões sociais e ambientais. Nesse período, houve uma valorização da produção de conhecimento sobre o território, com investimentos em formação, pesquisa, divulgação de tecnologias e um esforço de participação de diferentes atores nos processos de planejamento. Em 1996, por iniciativa do órgão de governo regional (Conseil Regional), criou-se a Conférence Permanente du Bassin Minier¹⁸ (CPBM) que ampliava o debate e a participação social. A partir das proposições da Conferência, criou-se,

¹⁸ Em português, Conferência Permanente da Bacia Minerária.

em 2000, um instrumento de planejamento territorial chamado Mission Bassin Minier¹⁹, composto por representantes do Estado nacional, da Região, dos Departamentos, das Associações das Comunidades Minerárias e a própria Conferência (CPBM) (CPBM, 2013). A Mission Bassin Minier tinha como objetivo facilitar a articulação dos diferentes atores e promover uma visão global do território para o desenvolvimento de projetos de ordenamento e desenvolvimento (CHAUTARD; ZUINDEAU, 2001).

A ideia de desenvolvimento sustentável ganhou então grande centralidade nas iniciativas de reconversão territorial, e os projetos de desenvolvimento econômico passaram a incorporar outras dimensões. Com isso, ganharam força duas estratégias: a patrimonialização das estruturas e das paisagens minerárias; e a recuperação e proteção ambiental.

Jacques (2003) argumenta que a patrimonialização se insere em uma tendência mundial, em voga desde as duas últimas décadas do século XX, de utilização da cultura como instrumento de revitalização urbana dentro de uma estratégia mais ampla de desenvolvimento econômico. Para a autora, é o “reflexo de um período de globalização neoliberal, uma consequência da evolução das estruturas socioeconômicas pós-industriais mundiais” (JACQUES, 2003, p. 33), em que as cidades e regiões apoiam-se em suas singularidades e em estratégias de espetacularização urbana, com intuito de construir uma imagem que lhes proporcione maior acesso a recursos e vantagens competitivas na disputa por turistas e investimentos internacionais. Nessa direção, os projetos mais importantes para a região da Bacia Minerária desse período foram a candidatura à inscrição como patrimônio mundial da UNESCO, feita em 2000 e obtida em 2012, em que as estruturas minerárias, os quarteirões habitacionais e os serviços operários foram patrimonializados²⁰; e a instalação de uma filial do museu do Louvre na cidade de Lens (Louvre-Lens) (SCHMITT, 2018).

Em relação à questão ambiental, considerando o forte passivo que a região apresentava e a centralidade que o tema ganhava com a discussão do desenvolvimento sustentável, a recuperação tornou-se aspecto fundamental para a valorização do território.

¹⁹ Em português, Missão Bacia Minerária.

²⁰ A Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais foi reconhecida pela UNESCO como patrimônio mundial pela sua "paisagem cultural evolutiva e viva".

Como sustentam Chautard e Zuideau (2001), nas políticas de reconversão econômica, os impactos ambientais negativos jogam papel central, tanto pelos altos custos de mitigação ou solução das externalidades, que acabam por desviar investimentos mais produtivos, quanto pela imagem desfavorável de desqualificação ambiental, que prejudica a atração de atividades econômicas.

A partir de outro ponto de vista, a questão ambiental assumiu um papel estratégico nas políticas de reconversão pelo potencial que possui de criar emblemas identitários em relação ao território e à paisagem. Segundo Schmitt (2018), no caso da Bacia Minerária, a recuperação ambiental ocorreu espontaneamente, por sucessão natural, principalmente nas pilhas de rejeito, ou por ações localizadas dos governos municipais e associações de ecologistas. Essa “reconversão ecológica”, contudo, serviu de fortalecimento político para outra estratégia de reconversão: a proteção e valorização da paisagem minerária, especialmente as pilhas de rejeito e as zonas úmidas, oriundas das estações elevatórias de água implantadas pelas minas de carvão. O pesquisador argumenta que as iniciativas de vegetação das pilhas de rejeito podem ser entendidas como ações de rebeldia contra o Estado, que tinha a intenção de destruí-las. Dessa forma, o apelo ecológico ajudou na determinação da sua proteção e acabou por influenciar positivamente as iniciativas relacionadas à patrimonialização da paisagem.

A ideia da trama verde e azul emergiu nesse contexto. A expressão remete ao conceito de sistema ou rede ecológica, que surgiu a partir da Convenção da Diversidade Biológica realizada na ECO 92, e se relaciona com a ideia de preservação dos processos e dos sistemas ecológicos globais e dos conjuntos dos espaços naturais e semi-naturais nos territórios (IAU ãdF, 2011). Como resposta à Convenção, no mesmo ano a União Europeia lançou o programa Natura 2000 com o objetivo de formar, até o ano 2000, uma rede europeia de áreas protegidas. Em 1995, os países europeus adotaram a “Estratégia Pan-europeia pela proteção da diversidade biológica e das paisagens”, que tinha como objetivo a preservação da biodiversidade e a valorização do patrimônio natural. Vê-se aqui a semelhança com as propostas desenvolvidas um pouco mais tarde para a região da Bacia Minerária, que tinham como aspecto central a articulação das ideias de patrimônio, paisagem e proteção ambiental.

A Estratégia Pan-europeia previa a criação de uma rede ecológica continental constituída de *zonas núcleo*, *corredores*, *zonas a restaurar* e *zonas tampão*. Esses conceitos,

desenvolvidos pelo campo disciplinar da *ecologia da paisagem*, foram amplamente difundidos e utilizados no planejamento de unidades de conservação e em estudos de impacto ambiental a partir dos anos 80. Desde a Eco-92, com a expansão da ideia de desenvolvimento sustentável e das propostas de Agenda 21, os paradigmas da *ecologia da paisagem* passaram então a ser incorporados no ordenamento territorial e no planejamento urbano, muito relacionados às propostas de continuidades ou *corredores verdes*, como será melhor abordado no capítulo seguinte. Além das políticas europeias lançadas nesse período, mencionadas anteriormente, a proposta da Trama Verde e Azul de Nord-Pas-de-Calais também se insere nesse contexto.

1.3.1 A TRAMA VERDE E AZUL DA BACIA MINERÁRIA DE NORD-PAS-DE-CALAIS

A partir das recomendações apresentadas pela Conferência Permanente da Bacia Minerária em 1997, a constituição de uma *trama verde* (nesse momento ainda tinha só um dos adjetivos) foi definida como um dos principais eixos de trabalho da Mission Bassin Minier, e, em 2003, foi publicada a primeira proposta para a região.

A Trama Verde da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, desde sua criação, responde a dois objetivos:

- Consolidar e perseguir de maneira coerente os esforços de reconquista das paisagens e dos espaços industriais;
- Congregar em torno de uma aproximação nova e plurifuncional: gerir de maneira sustentável os espaços de natureza e de lazer a fim de valorizá-los e de permitir sua reapropriação pelos habitantes. Os pilares dessa gestão sustentável são a proteção da natureza e dos espaços, o desenvolvimento de lazeres e esportes de natureza, e a ordenação do território. (MBM-NPC, 2010, tradução minha)

Em 2010, a Mission Bassin Minier apresentou a proposta atualizada, nesse momento identificada como Esquema da Trama Verde e Azul da Bacia Minerária (foi quando ganhou o segundo adjetivo). Ela identifica mais precisamente os perímetros dos *espaços de natureza e de lazer*, o traçado dos *corredores ecológicos*, os *polos de lazer* e os *itinerários de mobilidade suave*²¹ (MBM-NPC, 2010).

²¹ São consideradas as vias para deslocamento a pé, em bicicleta ou a cavalo, comumente chamadas na França de *vias verdes* (*voies vertes*).

Os *espaços de natureza* são considerados os elementos principais da trama e “fonte de biodiversidade, ócio e lazer” – também denominados *áreas núcleo*. Nesses “espaços”, são identificados também os *polos de lazer de natureza*.

Os *corredores ecológicos* terrestres e aquáticos “estruturam a ideia de trama e possuem duas vocações complementares”: o deslocamento da fauna e flora entre os *espaços de natureza* e os itinerários de deslocamento suave para mobilidade e passeio. Entendo esses itinerários como corredores ecológicos para seres humanos!

Além disso, são identificadas também as *pilhas de rejeito* que, em uma região predominantemente plana, se destacam muito na paisagem e são consideradas elementos centrais do patrimônio paisagístico; e as *zonas tampão*, que são áreas agrícolas ou naturais com limites imprecisos que possuem “objetivos triplos – paisagísticos, econômicos e ecológicos”, sendo eles: “limitar o desenvolvimento urbano para reforçar a estruturação e identidade dos territórios; afirmar a manutenção da atividade agrícola próximas às cidades, favorecendo a proteção de parte do recurso hídrico subterrâneo; e manter as aberturas norte-sul facilitando o deslocamento de espécies” (MBM-NPC, 2010, tradução minha).

Os *espaços de natureza (áreas núcleo)* são classificadas como “*espaços de interesse ecológico principal*, que compõem o conjunto de áreas protegidas identificadas por diversas instâncias – nacionais, regionais e locais – e possuem como finalidade principal a proteção da natureza”; e “*espaços de natureza de vocação mista*, que possuem uma riqueza ecológica menor, mas não negligenciável, e são os principais lugares de ócio e lazer de proximidade” (MBM-NPC, 2010, tradução e grifos meus).

Os *corredores ecológicos* também são classificados diferenciadamente, segundo suas características bióticas determinantes: os *corredores de interesse predominantemente ecológico* podem ser florestais, calcários, minerários (principalmente as antigas vias férreas das minas, que servem para deslocamento das espécies endêmicas das pilhas de rejeito!), fluviais ou de zonas úmidas; os *corredores de deslocamento suave* são vinte e cinco circuitos propostos que incorporam os traçados de ciclovias e *vias verdes* inscritas em uma rede europeia, além de trilhas de caminhada.

Institucionalmente, a proposta da Trama Verde e Azul da Bacia Minerária é apenas uma ferramenta de orientação ao planejamento nas escalas departamentais e municipais. A Bacia Minerária não é uma região com reconhecimento administrativo; por isso as propostas

feitas pela Mission Bassin Minier²² também não têm valor legal, sendo diretrizes pactuadas por atores de outras instâncias administrativas. O acordo é que a proposta sirva como referência e seja detalhada e regulamentada nos planos e políticas dos departamentos e municípios que compõem a Bacia Minerária. Em que pese algumas ações já realizadas, principalmente no âmbito da recuperação ambiental e da criação de parques, ainda não existe um acompanhamento sistemático do atual desenvolvimento das propostas nessas outras escalas²³.

Entretanto, como uma das políticas iniciais do governo de Emmanuel Macron, em julho de 2017, o território da Bacia Minerária ganhou um novo reconhecimento político através do decreto nacional 1185-2017, que estabelece uma delegação interministerial para a renovação da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais. Assim, o Estado francês passou a assumir a responsabilidade das ações de “renovação” da Bacia Minerária, através da implementação do Compromisso de Renovação da Área de Mineração do Nord e Pas-de-Calais, assinado em 7 de março de 2017. Este acordo resulta de uma missão interministerial realizada em 2016 pelo governo de François Hollande, antecessor de Macron, que teve como objetivo formular propostas para melhorar rapidamente as condições de vida e alojamento para residentes da Bacia Minerária. Essa missão publicou um relatório, conhecido como Relatório Subileau²⁴ (SUBILEAU, 2016).

Baseado no Relatório Subileau, o Compromisso de Renovação da Área de Mineração do Nord e Pas-de-Calais assenta-se em um plano de ação de 10 anos voltado, principalmente, para a requalificação habitacional, o fortalecimento das centralidades, o aumento da atratividade econômica do território, um forte investimento no turismo e a recuperação de áreas degradadas pelas atividades minerárias. No relatório, contudo, a Trama Verde e Azul não é citada.

Schmitt (2018) insere essas ações em uma estratégia de reconversão do território, que ele denomina como "reconversão de ação". Segundo o pesquisador²⁵, essas ações de

²² Mission Bassin Minier é considerado um instrumento de planejamento territorial, como explicado no início do texto.

²³ Segundo informação de Yves Dhau-Decuyperre, ex-dirigente da Mission Bassin Minier, em entrevista concedida a mim em 23/05/2017.

²⁴ O nome do relatório se refere ao urbanista Jean-Louis Subileau, a quem foi confiada a missão interministerial para a elaboração das propostas de renovação da Bacia Minerária.

²⁵ Comunicação verbal feita a mim em 09/05/2018. Uma matéria publicada no jornal Les Echos *online* corrobora o ponto de vista de Schmitt (LES ECHOS, 2017).

investimento do governo central na região da Bacia Minerária são atreladas a uma estratégia política que tem como interesse principal diminuir o eleitorado da extrema direita nos departamentos de Nord e Pas-de-Calais, que é historicamente majoritário e ascendente a cada eleição.

A proposta da Trama Verde e Azul continua sendo, portanto, apenas uma orientação para o planejamento nas outras escalas e parece ter perdido força como projeto estratégico para a renovação territorial da Bacia Minerária, embora figure como política nacional de ordenamento territorial.

A imagem a seguir representa a proposta de 2010 da Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais. Nela, estão identificados os *polos da trama verde e azul*, constituídos pelos *espaços de natureza*, as *pilhas de rejeito de destaque* e os *lugares de lazer ao ar livre*, dentre os quais está o Louvre-Lens. Estão também representadas as conexões, ou a *rede da trama verde e azul*, composta pelas *vias verdes*, que ligam as áreas de lazer, e pelos *corredores ecológicos* propostos, que acompanham os principais cursos d'água e conectam os fragmentos florestais existentes. Além disso, são identificadas as propostas de *zonas tampão* entre as aglomerações urbanas principais (as faixas em verde claro no sentido norte-sul), que têm como objetivo limitar o espraiamento urbano, fomentar a atividade agrícola próxima às cidades e servir também como corredor ecológico.

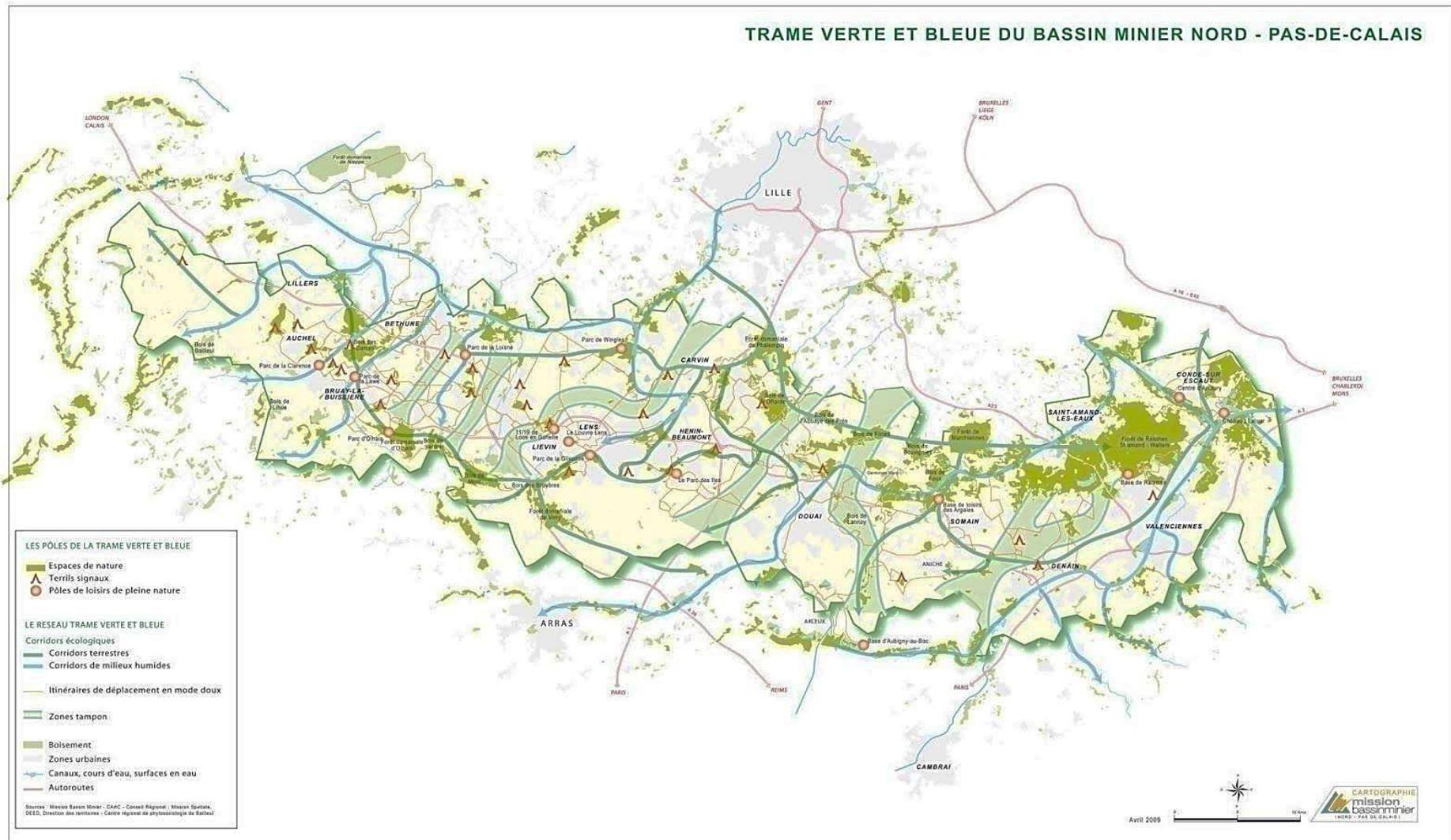


Figura 3: Representação da proposta de trama verde e azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais.

Fonte: MBM-NPC, 2010.

1.3.2 A TRAMA VERDE E AZUL COMO POLÍTICA NACIONAL FRANCESA

Debray (2011) identifica que o conceito de *rede ecológica* entrou para a esfera institucional na França a partir da lei de orientação para o ordenamento e o desenvolvimento sustentável dos territórios, de 1999²⁶, que introduziu a proposta de serviços coletivos dos espaços naturais e rurais e apontou para o reconhecimento de uma *rede ecológica* no ordenamento territorial. Apesar de uma incerteza relacionada ao âmbito jurídico desse esquema, a autora sustenta que ele teve um efeito multiplicador sobre as iniciativas locais no reconhecimento e concepção de *redes ecológicas* nas estratégias de conservação da biodiversidade.

Relacionada ao conceito de rede ecológica, a ideia de *trama verde e azul* foi difundida na França e ganhou importância política nacional a partir do Grenelle²⁷ de l'Environnement, que foi um conjunto de encontros realizados no país em 2007 que tinham como objetivo tomar decisões relativas às políticas de proteção do meio ambiente e desenvolvimento sustentável. Em 2009, foi promulgada a lei Grenelle 1, que faz uma referência explícita à noção de *trama verde*, definida como uma ferramenta de ordenamento territorial constituída de grandes conjuntos naturais e de corredores que ligam ou servem como zonas-tampão, que deve assegurar a viabilidade biológica por permitir a circulação de espécies de fauna e flora (CORMIER; CARCAUD, 2009). Vê-se como a proposta governamental relacionada às tramas verdes se ancora essencialmente no objetivo de aumento da biodiversidade (CORMIER, 2011). Segundo a Lei Grenelle 1, a *trama verde e azul* é considerada uma "ferramenta de ordenamento do território que permite criar continuidades territoriais" com o objetivo de "interromper a perda da biodiversidade selvagem e doméstica, restaurar e manter sua capacidade de evolução" (FRANÇA, 2009, art. 23, tradução minha).

O Estado estabelece como objetivo a criação, até 2012, de uma trama verde constituída, com base em dados científicos, das áreas protegidas em aplicação da legislação ambiental e territorial, assegurando sua conexão e o funcionamento global da biodiversidade, e uma trama azul, sua equivalente para as águas superficiais continentais e seus ecossistemas associados. (FRANÇA, 2009, art. 24, tradução minha)

²⁶ Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable des territoires – n° 99-533.

²⁷ O termo refere-se aos Accords de Grenelle, que foram negociações entre diversos atores ocorridas no Ministério do Trabalho, localizado na *Rue de Grenelle*, durante a crise de maio de 1968, em Paris. O termo Grenelle de l'Environnement foi utilizado por analogia, denotando um debate público amplo.

A partir da Lei Grenelle 1 a *trama verde* tornou-se, portanto, a ideia central das propostas de articulação da proteção da biodiversidade com o planejamento territorial, sendo reproduzida nas diversas escalas de ordenamento do território francês, embora com finalidades que variam segundo as sensibilidades e abordagens dos atores envolvidos. Os objetivos variam entre dimensões ecológicas, recreativas ou socioeconômicas (CORMIER, 2011). Segundo Cormier e Carcaud (2009), duas autoras que têm estudado profundamente as experiências francesas, a *trama verde* tornou-se objeto de um discurso político que se apoia no território “entre materialidade e imaterialidade”. As autoras identificam duas vertentes conceituais em que os projetos se baseiam e as relacionam com as diferentes escalas de planejamento.

A primeira pauta-se na função ecológica da *trama*, tendo como objetivo favorecer a conservação da biodiversidade. Essa noção se apoia muito na *ecologia da paisagem* e predomina nas políticas e programas nas escalas europeia, nacional e regional. Os elementos estruturantes da *trama* nessa abordagem são as áreas protegidas ou identificadas como de interesse ambiental.

Já a segunda vertente considera a noção de *trama verde* como uma rede articulada de áreas “naturais” e agrícolas, que possui como objetivo principal a melhoria da qualidade de vida dos habitantes e usuários, e está presente predominantemente nos projetos nas escalas municipal e local. Os elementos estruturantes nessa abordagem são os bosques, as trilhas de caminhada, áreas de lazer, zonas húmidas, etc., com diversas vocações de uso – econômico, recreativo, ambiental.

A Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais talvez possa ser localizada entre essas duas vertentes já que, ao estar inserida em um plano de reconversão territorial baseado em princípios de “desenvolvimento sustentável”, em que pese a finalidade central ser a reestruturação econômica do território, ela incorpora também as outras duas dimensões da tríade da sustentabilidade – econômica, ambiental e social – ao albergar nos seus objetivos a proteção da biodiversidade, a valorização da paisagem e a melhoria da qualidade de vida. Entre seus elementos estruturantes estão tanto as áreas de proteção da natureza quanto aquelas relacionadas à valorização do ambiente construído e à criação de amenidades urbanas, como os lugares de lazer e as vias de mobilidade alternativas, tendo como foco a criação de um ambiente atrativo à população e às atividades econômicas. Segundo Cormier (2011), a proposta de Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-

de-Calais é uma das principais referências nacionais sobre o tema por ter sido uma das primeiras instâncias de planejamento a propor e desenvolver seus paradigmas, antes mesmo da sua inserção na política nacional.

Iniciativas semelhantes vêm sendo desenvolvidas em diversos lugares do mundo. Uma delas também se tornou referência importante para o desenvolvimento da proposta da Trama Verde e Azul da RMBH a partir do meu trabalho como assistente de pesquisa do projeto: o Plano de Infraestrutura Verde de Vitoria-Gasteiz, no norte da Espanha. Essa proposta é um desdobramento de um projeto inicial de Anel Verde, que vem sendo concebido e implantado desde 1995 e insere-se em um âmbito local, trazendo outros elementos interessantes para se pensar a Trama Verde e Azul. Na próxima seção apresento o contexto de Vitoria-Gasteiz, os antecedentes de elaboração desse projeto, assim como sua estrutura e diretrizes.

1.4 A INFRAESTRUTURA VERDE URBANA DE VITORIA-GASTEIZ

Vitoria-Gasteiz é a capital da província de Álava, na comunidade autônoma do País Basco, no norte da Espanha. É uma cidade com uma população, para 2017, de 250.000 pessoas²⁸, bem pequena se comparada com as capitais brasileiras e, também, com outras capitais espanholas. O tecido urbano ocupa uma posição central no município e, em seus arredores, se estende uma grande zona agrícola onde existem 64 pequenos núcleos de população de caráter predominantemente rural. A nitidez na separação entre os âmbitos urbanos, rurais e naturais protegidos se relaciona a uma grande tradição de planejamento territorial (AGUIRRE, 1985; MARAÑÓN, 2001).

Desde a sua fundação, em 1181, a pequena cidade se estruturou de forma planejada, mediante o traçado de três ruas longitudinais e duas transversais. A cidade medieval amuralhada só passou por transformações significativas a partir da segunda metade do século XIX, com a construção da linha ferroviária entre Madrid e Irún, no sul da França, que foi um vetor de crescimento econômico e demográfico significativo, determinante para a primeira expansão urbana. O *ensanche*, ou área de expansão, construída nesse período, foi planejado pelo governo municipal como um eixo de ligação entre a cidade antiga e a estação ferroviária.

²⁸ Segundo Informe de Población Vitoria-Gasteiz 2017 (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2017).

Já no século XX, a partir da década de 50 até o final dos anos 70, Vitoria-Gasteiz passou por um importante processo de industrialização, acompanhado de um significativo crescimento demográfico. Segundo Aguirre (1991), o impulso industrializante de Vitoria foi muito relacionado à falta de solo industrial barato e adequado, assim como aos déficits habitacionais na região de Bilbao, o grande centro industrial da região na época. Com isso, o governo municipal de Vitoria-Gasteiz iniciou uma ambiciosa política de promoção de solo industrial e estabeleceu facilidades fiscais para a implantação de indústrias. Nesse momento, seguindo sua tradição de planejamento e intervenção territorial, o planejamento urbano funcionalista assumiu a centralidade e direcionou as propostas municipais até a década de 80. Além dos incentivos à industrialização, houve também um importante investimento municipal na produção de solo não industrial, principalmente para a produção habitacional e a oferta de serviços, “garantindo níveis mínimos, mas necessários, para o funcionamento da cidade-máquina local” (AGUIRRE, 1991, p.146, tradução minha). Ainda de acordo com Aguirre (1991), Vitoria-Gasteiz alcançou uma urbanização praticamente completa nesse período.

A grande afluência de imigrantes para o trabalho nas indústrias criou a necessidade de uma produção em série de habitações sociais, econômicas e em terrenos baratos. “O resultado desse processo foi uma auréola periférica residencial, modelo em todo o país” (AGUIRRE, 1991, p. 436). Os bairros operários “saltaram” para a periferia, enquanto se promovia a valorização dos espaços intermediários (entre o centro e essa recente periferia), para que a produção habitacional pudesse ser direcionada a outro público, de poder aquisitivo maior. Essas regiões intermediárias foram sendo ocupadas posteriormente, em uma segunda geração de polígonos periféricos totalmente planejados e socialmente mais diversificados. Aguirre comenta sobre a forte intervenção do governo municipal nesse processo e o controle das ações da iniciativa privada – “dos mais rigorosos do Estado” (AGUIRRE, 1991, p.437, tradução minha).

Não obstante, o modelo de desenvolvimento baseado na industrialização foi perdendo sua força pela conjuntura de crise econômica mundial dos últimos anos da década de 1970. Já no final dos anos 1980, o ciclo de crescimento industrial se encerrou e deixou como passivo uma periferia urbana em situação de deterioração ecológica e paisagística, afetada por atividades extrativistas, focos de bota-foras, erosão do solo, incêndios e áreas acometidas por inundações. De acordo com Marañón (2001), as bordas do tecido urbano, antes ocupadas pela

indústria, apresentavam condições precárias e inseguras, tendo se convertido em uma barreira entre a cidade e o seu entorno rural.

O município passou então a buscar caminhos para converter-se em uma cidade de serviços, pós-industrial (AGUIRRE, 1991). No início dos anos 1980, com a transição política da ditadura à democracia, houve um redesenho do mapa político-administrativo do Estado espanhol, quando foram definidas as Comunidades Autônomas. Nesse contexto, Vitoria-Gasteiz tornou-se a capital institucional do País Basco e a partir dessa designação, houve uma outra fase de forte intervenção do governo local, direcionada a preparar a cidade para sua função global. Nesse período, foi elaborado um plano diretor, aprovado em 1986, para substituir o “expansionista” anterior de 1963 (AGUIRRE, 1991, p. 154). A partir desse novo plano, as indústrias que ainda se encontravam no centro histórico foram reacomodadas nas periferias, e houve um investimento importante “no sentido da melhoria da qualidade vida, do ponto de vista urbanístico-social” (AGUIRRE, 1991, p.155). As duas ações mais significativas desse período foram: a recuperação do centro histórico (*el casco antiguo*) e a implantação de centros cívicos em espaços de uso comum dos bairros e, em alguns casos, em áreas que foram revertidas para o município. Essas ações foram acontecendo paralelamente à instalação das instituições bascas.

Nessa fase também foi significativa a expansão do *sistema de áreas verdes urbanas* que, segundo Marañón (2001), foi o antecedente urbanístico do projeto de *anel verde*. O Plano Diretor de 1963 já incluía a reserva de extensas áreas verdes e ela foi significativamente ampliada pelo Plano de 1986. (AGUIRRE, 1985, p.433, tradução minha).

O Plano de 1963 impôs a cessão obrigatória de 25% da superfície para uso público. A partir desse momento, o incremento da superfície total de parques urbanos resulta espetacular, passando de apenas 30 hectares a quase 130 no final dos anos oitenta. A essa superfície é preciso somar outros 95 hectares de jardins e espaços livres de uso público (MARAÑÓN, 2001, p.75, tradução minha).

O Plano Diretor de 1986 propôs a ampliação desse sistema a partir da recuperação de quase 300 ha de áreas não edificáveis localizadas na periferia para a criação de parques periurbanos (MARAÑÓN, 2001). Esses parques foram definidos, desde o início, como espaços de compatibilidade de interesses de proteção ambiental e de uso público.

[São definidos como parques periurbanos] as grandes reservas naturais de parques florestais, de localização periférica ou imediata ao perímetro urbano, que admitem a compatibilidade de usos públicos e atividades esportivas, culturais, recreativas, etc. sem perda de valor (MARAÑÓN, 2001, p.75, tradução minha).

Portanto, a partir dos direcionamentos do plano iniciou-se, na década 1990, o projeto de criação de um *anel verde* no entorno da cidade, que tinha como objetivos: dar uma solução integradora para a periferia da cidade, devido à sua posição limítrofe entre “o mundo urbano e rural”; promover a conservação e a recuperação dos espaços com valores ecológicos e paisagísticos; contribuir para satisfazer a crescente demanda da população de lugares de ócio ao ar livre e em contato com a natureza; erradicar as práticas indesejáveis que desenvolviam-se nessas áreas (MARAÑÓN, 2001). As principais estratégias do projeto eram a utilização desses espaços para o desenvolvimento de atividades de educação e sensibilização ambiental; a criação de rotas de pedestres conectando as áreas verdes e as vias pedonais da cidade com as trilhas rurais e de montanha; a utilização dessas áreas para solucionar problemas que surgiram com expansão urbana recente, principalmente inundações; e a oportunidade de desenvolvimento da economia ambiental/verde ou, segundo Marañón (2001), “atividades empresariais respeitadas com o meio ambiente”.

A proposta do *anel verde* se iniciou então a partir da articulação de 3 áreas já definidas no Plano Diretor de 1986 como parques periurbanos – as margens do rio Zadorra e os parques de Armentia e de Olárizu –, além de outras duas em que também foi identificado esse potencial – as antigas áreas úmidas de Salburúa e o monte Zabalgana –, todas de propriedade do município.

Se analisarmos cuidadosamente o contexto espacial dessas áreas, assim como os processos de recuperação e implantação dos parques, podemos entender melhor as diferentes estratégias relacionadas ao projeto. Se a proteção da biodiversidade e da paisagem, a prevenção de inundações, a criação de áreas de lazer de uso público, a promoção da educação ambiental e a contenção da expansão urbana são as que aparecem nos documentos oficiais (CEA, 2012), considerando a relação dessas áreas com os eixos de crescimento urbano que foram bastante incentivados na década de 90 para ocupação dos interstícios entre o centro e a periferia, podemos considerar que a proposta se relaciona também a uma estratégia urbanística de viabilização dessa expansão (resolvendo entraves à ocupação, principalmente as inundações) e de valorização da terra (ORIVE, 2009). Além disso, tratava-se

também de impedir práticas “indesejadas” como a agricultura familiar nas margens dos rios e as ocupações informais (MARAÑÓN, 2001; ORIVE, 2009).

Na imagem a seguir se vê a relação espacial entre os parques do Anel Verde e as áreas de expansão urbana.

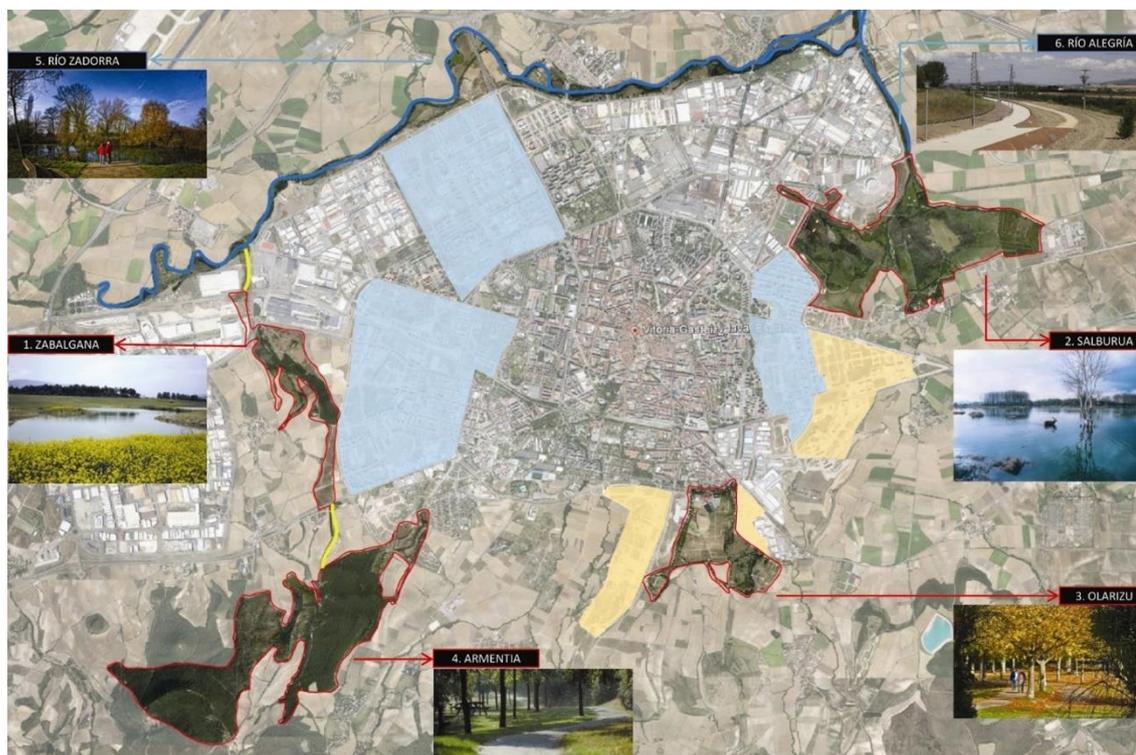


Figura 4: Os parques do anel verde e os polígonos de expansão urbana. Em azul, os bairros criados na década de 90 e em amarelo, as áreas em expansão no ano de 2012.

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Valdez (2013) e Gurrutxaga (2012).

A partir desses cinco parques periurbanos foram projetadas conexões, corredores verdes em forma de trilhas, que fizessem a articulação entre eles e, também, com as vias pedonais e áreas verdes urbanas, assim como com as trilhas rurais (MARAÑÓN, 2001). Atualmente, a prefeitura de Vitoria-Gasteiz se refere a essas conexões como *corredores eco-recreativos* (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2018).

Embora a questão hídrica não apareça de forma tão explícita no termo *anel verde*, tal como o é em relação à *trama verde e azul*, Luis Orive, um dos principais elaboradores da proposta, manifesta a importância dessa dimensão das águas no planejamento do Anel Verde de Vitoria-Gasteiz (ORIVE, 2009). Segundo o autor, a degradação e os riscos ambientais na periferia se relacionavam principalmente aos “espaços ligados à água”, já que as sucessivas

expansões da cidade “deram as costas aos férteis solos aluviais das margens do Rio Zadorra e de seus pequenos afluentes” que descem das montanhas e circundam a cidade (ORIVE, 2009, p. 140, tradução minha). Por outro lado, esse conjunto de elementos também tinha grande potencial para ser restaurado e direcionado a outros usos.

Tínhamos um rio importante – Zadorra – no limite urbano norte e uns sistemas montanhosos ao sul – Montes de Vitoria – como elementos naturais de grande valor. Uma extensa rede de drenagem com pequenas valas e córregos emoldurando a cidade a leste e oeste, jogando um papel importante na conectividade ecológica. (ORIVE, 2009, p. 140, tradução minha)

Para Marañón (2001), os canais fluviais e os vales, juntamente com os caminhos arborizados e as veredas tradicionais, revelaram-se elementos ideais de conexão para a proposta dos *corredores eco-recreativos*.

Segundo Orive (2009), inicialmente houve resistência por parte do mercado imobiliário, que via na proposta uma possibilidade de restrição de suas atividades. Ele argumenta que, nesse momento, o apoio da administração municipal foi decisivo para garantir o encaminhamento do projeto. Posteriormente, os setores empresariais imobiliários perceberam que o projeto poderia ser vantajoso tanto pela resolução das inundações, viabilizando a ocupação de novos terrenos, quanto pela valorização do solo, devido à presença de áreas verdes na proximidade. O setor passou, então, a apoiar a implantação do projeto visando colher a *mais valia* dos investimentos públicos.

Como uma ampliação desse projeto do Anel Verde, na última década vem sendo desenvolvido o plano de Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. A proposta tem como marco a Estratégia Europeia de Infraestrutura Verde, de 2013, que defende a integração de projetos de Infraestrutura Verde aos processos de planejamento e ordenamento territorial, e a define como:

[...] uma rede estrategicamente planejada de espaços naturais e seminaturais e outros elementos ambientais desenhados e geridos para oferecer uma ampla gama de serviços ecossistêmicos. Inclui espaços verdes (ou azuis no caso de ecossistemas aquáticos) e outros elementos físicos em áreas terrestres (naturais, rurais e urbanas) e marinhas (CEA, 2014, p.3, tradução minha).

Em Vitoria-Gasteiz, a proposta é denominada Infraestrutura Verde Urbana, uma vez que é concebida para a escala do núcleo urbano principal, sendo entendida como:

[...] uma rede interconectada e complementar de espaços verdes urbanos que inclui todos aqueles elementos destacados por sua importância ambiental, paisagística ou patrimonial, assim como seus correspondentes processos e fluxos ecológicos. Ao integrar-se em um mesmo sistema, esses elementos cumprem, além de uma importante função de estruturação do território urbanizado, um papel fundamental na melhoria da qualidade ambiental do meio urbano (CEA, 2014, p.8, tradução minha).

Assim como a proposta da Trama Verde e Azul de Nord-Pas-de-Calais, a Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz tem como referência teórica e metodológica os paradigmas da *ecologia da paisagem* (CEA, 2014). Segundo Orive (2009), desde a proposta do Anel Verde já havia a intenção de fazer um planejamento territorial de base ecológica, com o intuito de mudar as estratégias de conservação ambiental: da proteção das áreas isoladas consideradas de relevância ecológica, princípio central das políticas de áreas protegidas e unidades de conservação, para linhas de ação mais globais “que estimulasse um planejamento e conservação integral do território”, incluindo a proteção de espaços vulneráveis que não tenham uma importância ambiental reconhecida, como são, por exemplo, aqueles onde inserem-se práticas da agricultura tradicional²⁹ (ORIVE, 2009, p.141). Entretanto, é na proposta da Infraestrutura Verde que a referência à *ecologia da paisagem* torna-se central e é adaptada para o âmbito urbano (CEA, 2014). O sistema sugere articular elementos urbanos e periurbanos já existentes, principalmente aqueles de propriedade e uso público. A proposta, baseada no modelo territorial típico da *ecologia da paisagem*, se estrutura da seguinte maneira: o Anel Verde e as áreas agrícolas de propriedade municipal são definidos como *elementos núcleo*; os parques, praças e outras áreas verdes urbanas, assim como os terrenos desocupados que podem receber transitoriamente usos ecológicos e sociais são considerados *nós*; e os *conectores*, que fazem a ligação entre os dois anteriores, são os rios, os passeios arborizados, os itinerários pedonais e ciclísticos, etc.

A proposta prevê atuações de escopos muito variados, que têm como objetivos: aumentar a biodiversidade urbana; conservar a vegetação residual que ainda perdura em alguns lugares; aumentar a conectividade ecológica entre áreas verdes; melhorar a acessibilidade a elas e suas condições de uso e estância; melhorar a gestão urbana da água; melhorar a gestão do verde urbano (CEA, 2014).

²⁹ Interessante apontar que o autor se refere a esses espaços como "paisagens agrícolas tradicionais".

Segundo a proposta, é essencial para a sua viabilização que ela seja incorporada ao planejamento urbano e, mais que nada, que favoreça a sinergia entre diferentes planos setoriais existentes através da ideia da Infraestrutura Verde Urbana. A intenção é que ela seja incorporada ao Plan General de Ordenación Urbana, que está em fase de revisão (CEA, 2014).

Na imagem a seguir, tem-se a representação dos componentes da Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz que inclui, além dos elementos citados acima, uma proposta de Anel Agrícola, colorido de amarelo. Nessas áreas propõe-se o fortalecimento das práticas agrícolas de proximidade e a transição para a “agricultura orgânica integrada ou ecológica”. Além disso, a anexação do Anel Agrícola ao Anel Verde, este último identificado na imagem pela cor verde escuro, pretende reforçar sua importância e sua função como corredor ecológico (CEA, 2014). Em verde claro estão identificados os *nós* ou a *trama verde urbana* composta pelos parques, jardins, cemitérios e outras áreas verdes. Os *conectores* estão representados pelos elementos lineares: os rios, em azul; as trilhas urbanas e itinerários ecológicos em verde escuro; e as ciclovias, na cor alaranjada. Estão também representadas, pelas linhas brancas, as vias ferroviárias existentes e projetadas.

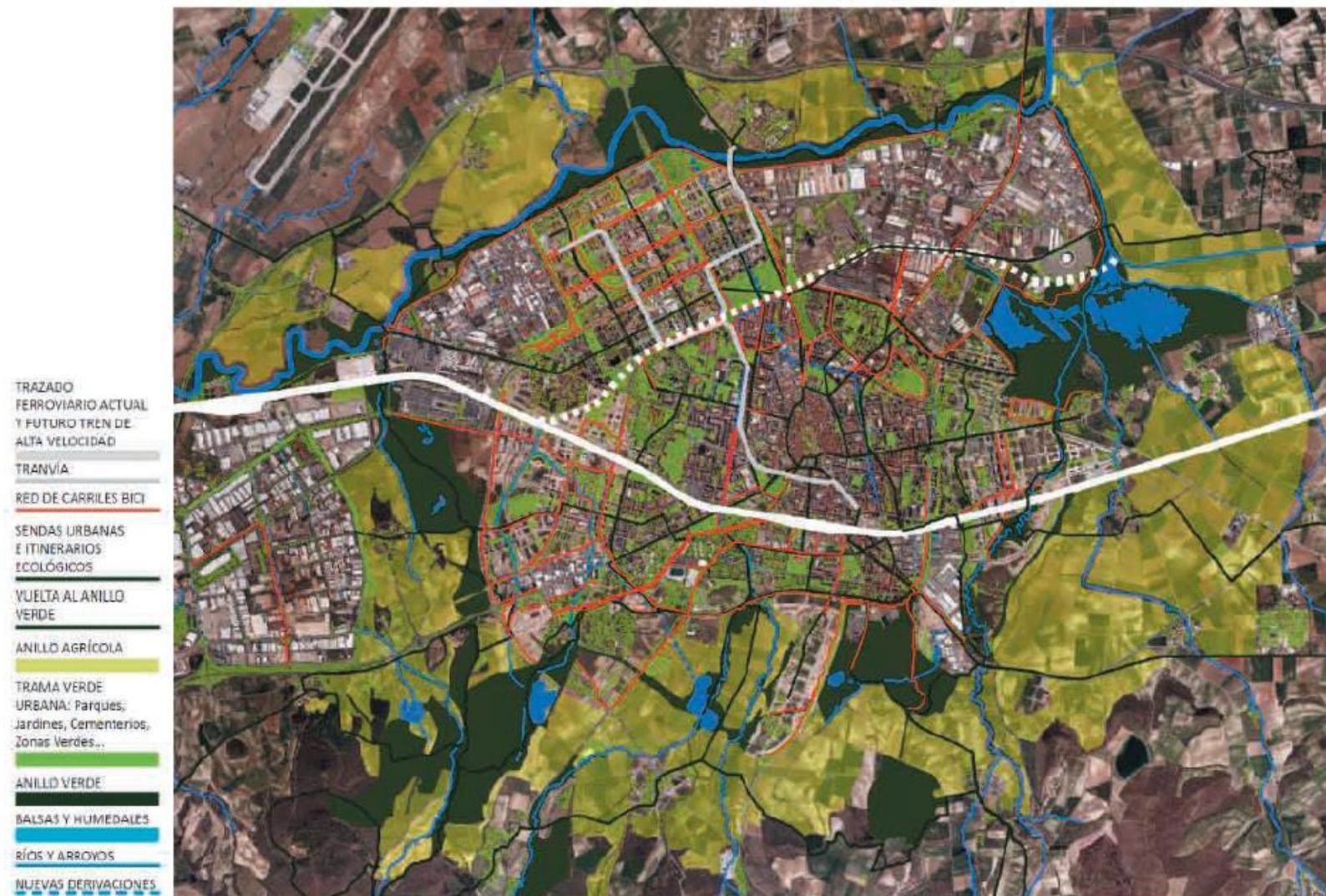


Figura 5: Identificação dos elementos que compõem a proposta de Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz.

Fonte: CEA, 2014.

1.5 A PROPOSTA DE TRAMA VERDE AZUL PARA A REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Depois da incursão em algumas das experiências que serviram de inspiração para o desenvolvimento da proposta da Trama Verde e Azul para a RMBH, esse contexto é retomado para aprofundar a sua compreensão.

Como dito na primeira seção desse capítulo, a ideia da Trama Verde e Azul começou a ser construída, de fato, no projeto do Macrozoneamento Metropolitano. Ao analisar a maneira como a proposta aparece nos cinco produtos referentes aos relatórios de cada etapa do processo³⁰, identifica-se abordagens conceituais bastantes distintas entre os diferentes documentos e, inclusive, no interior deles.³¹ Essa condição explicita a orientação “experimental-processual” da atual fase do planejamento metropolitano, como defendido por Tonucci Filho (2012). De fato, as diferenças conceituais refletem tanto as diferentes concepções da proposta pela própria equipe interna da UFMG quanto a dilatação do conceito a partir dos debates ao longo do processo nos seminários e oficinas públicas. Se nos produtos 1 e 2, que trazem os encaminhamentos iniciais do processo, a Trama ainda aparece de maneira relativamente tímida, muito voltada às questões ligadas ao controle de inundações, à valorização dos cursos d’água em meio urbano e ao estabelecimento de corredores ecológicos entre as áreas verdes e áreas protegidas, no produto 3, em que se discute a ideia de interesse metropolitano e avança-se nos critérios de definições das ZIMs, a proposta da Trama Verde e Azul se amplia e ganha centralidade, o que pode ser entendido como uma resposta à importância que o tema ganhou já nas primeiras oficinas públicas, reforçando a aposta no seu potencial de estruturação metropolitana. Segundo Euclides, nesse momento, identifica-se uma grande ampliação conceitual, a partir de “maiores esforços teóricos e imaginativos”, além do reforço das intenções mencionadas nos produtos anteriores (EUCLYDES, 2016, p.164), levando a Trama Verde e Azul a assumir um caráter utópico e político importante.

No escopo do projeto de Macrozoneamento, quando a Trama Verde e Azul ainda estava sendo concebida conceitualmente, essa dilatação foi importante para o

³⁰ Como dito anteriormente, o Projeto foi composto de vários produtos parciais e sequenciais, sendo o último, de nº 5, o que sintetiza a proposta final. Para mais detalhes, ver nota 15.

³¹ Para uma abordagem detalhada sobre a maneira como a Trama Verde e Azul foi tratada nos diferentes produtos do MZ-RMBH, ver Euclides (2016).

amadurecimento da ideia e serviu de base para as discussões nos seminários e oficinas públicas. A partir daí, foram levantadas diversas informações que poderiam ser utilizadas na representação territorial da proposta, como a hidrografia; as áreas de proteção permanente; as unidades de conservação de proteção integral existentes e propostas; os corredores ecológicos reconhecidos institucionalmente; as bacias hidrográficas de contribuição direta aos mananciais de abastecimento público; as áreas com atividades agrícolas; os zoneamentos municipais relacionados à proteção e controle ambiental e ao interesse cultural, histórico e turístico; as áreas tombadas; os complexos ambientais culturais definidos pelo PDDI; os sítios arqueológicos; as grutas; e os elementos identificados como patrimônio ambiental e cultural. A sistematização dessas informações representou o início de uma tentativa de elaboração metodológica e serviu para provocar o debate nas oficinas públicas, onde os participantes eram convidados a aportar sugestões em cartografia colaborativa e intervenções verbais. Muitas indicações foram levantadas nesses processos participativos e registradas pela equipe do projeto com a intenção de compor a proposta da Trama Verde Azul.

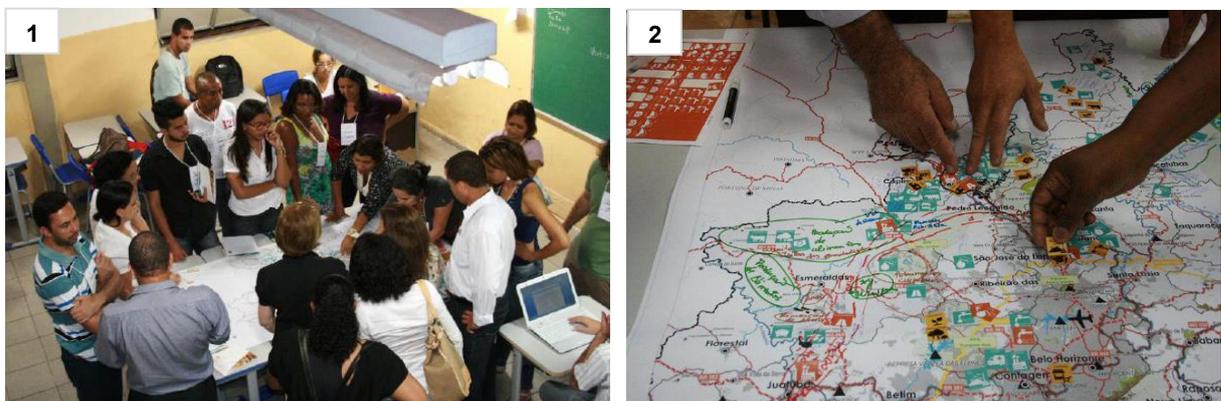


Figura 6: Oficinas públicas com cartografia colaborativa. 1. Oficina pública realizada em Sabará. 2. Mapa e ícones utilizados durante as oficinas.

Fonte: UFMG, 2014(b); UFMG, 2014(c).

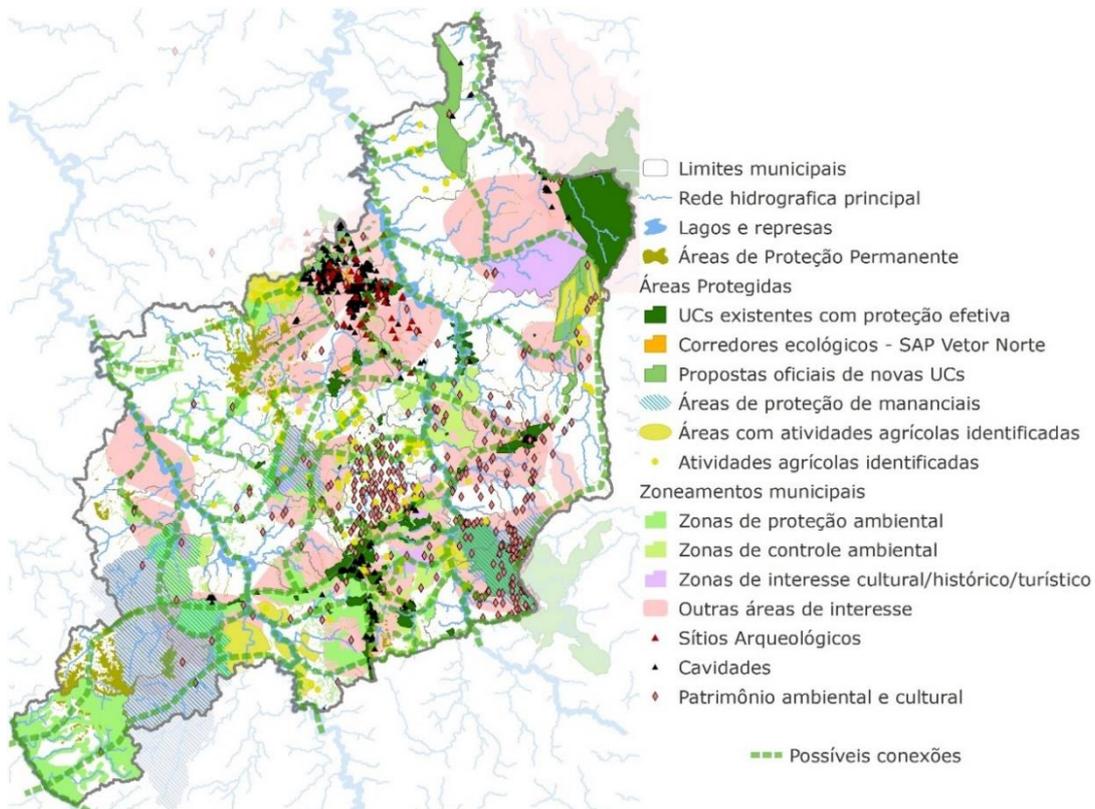


Figura 7: Levantamentos de dados para elaboração metodológica da proposta de trama verde azul da RMBH. Fonte: Material de trabalho da equipe do projeto MZRMBH, 2014.

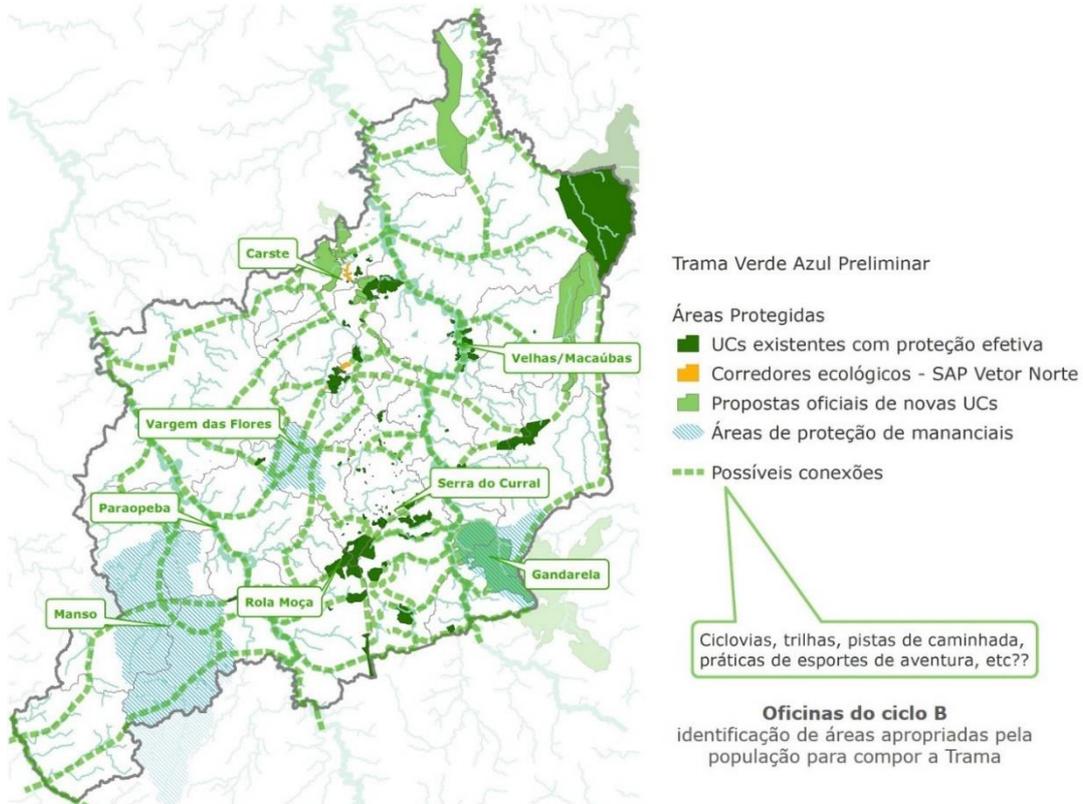


Figura 8: Croqui com proposta preliminar da trama verde e azul e indicação de possíveis conexões. Fonte: Material de trabalho da equipe do projeto MZRMBH, 2014.

O amadurecimento conceitual e a ampliação da abrangência da proposta da Trama Verde e Azul foram significativos, passando de um escopo muito voltado para as questões hídricas e de áreas protegidas para ser considerado também o que se relaciona ao acesso à terra e à moradia, à cultura, à economia social e solidária, à agricultura urbana e à agroecologia, etc. Essa abordagem indica uma tentativa explícita de avançar em relação à polarização entre cidade e natureza e entre planos urbanísticos e ambientais, na tentativa de agregar as diversas dimensões urbanas da vida cotidiana.

Almeida (2016) argumenta também a favor da importância da inserção da agricultura nos debates de planejamento metropolitano e ressalta a potência desses espaços para a articulação de atores diversos e para fomentar discussões e formulação de propostas. Em que pese a “omissão histórica quanto à regulação do uso agrícola em geral e ao ordenamento territorial das zonas rurais”, “a trajetória de esforços para construir uma agenda política em torno da agricultura urbana e da agroecologia na RMBH ampliou o reconhecimento da agricultura no território metropolitano” (ALMEIDA, 2016, p. 263).

A proposta da Trama Verde e Azul apresenta, portanto, uma dimensão política importante e uma boa dose de utopia, expressas nas apostas imaginativas de um território mais diverso, democrático, inclusivo e acessível, com maiores possibilidades de uso da cidade na vida cotidiana. Elas se manifestam no fortalecimento das articulações entre grupos sociais mais vulneráveis através dos processos participativos e na construção simbólica (narrativas, imagens, imaginários) dos novos sentidos de bem-estar das populações e na reconstrução de noções de cidadania (BRAND, 2007³² apud BRAND; MUÑOZ, 2007).

Ao final do projeto, contudo, na proposição objetiva de um Macrozoneamento, identificou-se uma perda dessa potência inovadora e uma retração conceitual da proposta da Trama Verde e Azul, voltando a ser tratada “em termos de regulação territorial, estruturas físicas e técnicas de manejo dos recursos naturais” (EUCLYDES, 2016, .170). Ela é referida, no produto 5, como uma “rede de cursos d'água e áreas de preservação e recuperação ambiental, existentes e propostas, conectadas entre si como importante elemento de estruturação e integração, assim como o é o sistema viário proposto, do território metropolitano” (UFMG, 2015, p.12).

³² BRAND, Peter. Green subjection: the politics of neoliberal urban environmental management. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 31, n. 3, p. 616-632, 2007.

A sua representação territorial nesse último produto também assumiu uma forma bem mais conservadora, com uma perda notável do seu potencial de inovação defendido no produto 3.

Apesar do princípio de articulação do território metropolitano em seu conjunto, a Trama foi trabalhada com mais detalhe apenas nas áreas definidas como Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM) devido aos prazos contratuais que se esgotavam e ao escopo limitado do projeto do Macrozoneamento, que propunha zonear e definir parâmetros de uso e ocupação apenas para as áreas internas das ZIMs. Essa decisão foi tomada pela coordenação, mesmo sabendo da incompletude da proposta, mas como um reconhecimento à centralidade que o tema ganhou ao longo do processo e com a intenção de assegurar a manutenção do debate com vistas a viabilizar uma construção futura para todo o território metropolitano.

No entanto, mesmo nas *zonas* em que a Trama foi trabalhada com mais detalhe, as áreas incorporadas na proposta foram muito aquém das indicações levantadas ao longo do processo pela própria equipe do projeto e nas oficinas participativas. A partir da minha experiência empírica, aponto como principais motivos dessa retração: a) os prazos contratuais que se esgotavam, levando a trama a ser colocada em segundo plano por não ser objetivo oficial; b) a escala do projeto, que não dava conta de incorporar experiências e espacialidades locais; e c) a ausência de uma metodologia definida de maneira consensual nos diferentes grupos de trabalho, inclusive dentro da própria equipe interna da UFMG. Essa ausência de um procedimento metodológico único se relaciona à concepção experimental-processual adotada, que pressupunha o desenvolvimento da metodologia ao longo do processo. Tal fato fundamenta também a decisão de fazer um maior detalhamento da Trama Verde e Azul em um momento futuro.

Sobre esse detalhamento da Trama no interior das ZIMs, foi sugerida uma "proposta mínima" para todos os grupos que trabalhavam na sua elaboração, os quais deveriam sugerir a inclusão de novos elementos a partir das informações disponíveis e das sugestões levantadas nas oficinas públicas.³³ A "proposta mínima" incluiu os rios principais, lagos e represas, com suas margens definidas como áreas de proteção permanente; as unidades de conservação de

³³ Há uma compreensão comum da equipe que participou do projeto do MZ-RMBH de que o processo de concepção da trama verde azul não foi bem retratado nos relatórios do projeto, o que também é confirmado por Almeida (2016) e Euclides (2016). Por isso, trago aqui detalhes do processo e da proposta, no intuito de possibilitar uma melhor compreensão. As críticas que a proposta recebeu nesse momento, assim como os desdobramentos posteriores, serão abordados adiante.

proteção integral existentes; os eixos viários principais (incluindo a proposta do novo Rodoanel³⁴) e as ferrovias existentes, com suas margens.

Finalmente, a proposta foi mantida em seu “formato mínimo” em algumas zonas e expandida em outras, dependendo das indicações levantadas pelas equipes de trabalho no material consultado, da participação de outros sujeitos na elaboração das propostas³⁵, além dos variados graus de sensibilidade ao tema e dos diferentes pontos de vista dos seus integrantes. Com isso, as propostas de Trama territorializadas dentro de cada ZIM ficaram bem diversas já que, com a ausência de um procedimento metodológico uniforme em todas as subequipes, foram fruto do entendimento e da singularidade do processo de elaboração adotado pelos diferentes grupos.

Já na consolidação final da Trama Verde e Azul foram incorporadas, além da “proposta mínima”, as novas indicações feitas pelos grupos de trabalho e todas as áreas classificadas como ZP-1³⁶, que têm como objetivo principal a proteção ambiental e possuem maior restrição ao uso e ocupação.

Já na definição da “proposta mínima”, no entanto, identifica-se um esvaziamento em relação ao suporte conceitual, principalmente por considerar apenas as Unidades de Conservação (UC) de Proteção Integral³⁷, com objetivos predominantemente preservacionistas, deixando de lado aquelas de Uso Sustentável, que compatibilizam a preservação da natureza com outros usos. Justamente por essa característica, no entanto, as UCs de Uso Sustentável parecem ser, entre as áreas institucionalmente protegidas, as que mais se aproximam dos propósitos da Trama Verde e Azul. Outro aspecto também problemático refere-se à incorporação do traçado do projeto do Rodoanel e à não inclusão das propostas de ferrovias, ciclovias e outras redes alternativas de transporte que figuram no Plano Diretor Metropolitano (PDDI). Dimensão também importante é a da agricultura que,

³⁴ O Rodoanel tem como objetivo interligar as rodovias do entorno da capital metropolitana e retirar o trânsito pesado de caminhões do Anel Rodoviário existente, que está inserido no meio do tecido urbano de Belo Horizonte. Foi incorporado à “trama” o traçado do trecho norte, que está com projeto mais avançado.

³⁵ A elaboração das propostas foi aberta a quem se interessasse em participar. O convite à participação foi feito nos seminários públicos.

³⁶ Zona de Proteção-1

³⁷ O Sistema Nacional de Unidades de Conservação (BRASIL, 2000) prevê dois grupos de áreas protegidas: Unidades de Proteção Integral e Unidades de Uso Sustentável. Segundo os parágrafos 1º e 2º do art. 7º da lei 9985/00, “o objetivo básico das Unidades de Proteção Integral é preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, com exceção dos casos previstos nesta Lei; e “o objetivo básico das Unidades de Uso Sustentável é compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais”.

apesar de mencionada em muitos âmbitos da proposta conceitual (UFMG, 2014c), não foi considerada na “proposta mínima”. Essa ausência se justifica, em parte, pela incompletude das informações espacializadas sobre as práticas agrícolas para a região metropolitana, apesar do esforço que tem sido feito nos últimos anos para o levantamento desses dados (ALMEIDA, 2016). Contudo, já existiam informações para alguns municípios da RMBH que, com uma maior disponibilidade de tempo e coesão metodológica, poderiam ter sido consideradas.

Pelos motivos já explicados anteriormente, a incorporação das áreas de práticas agrícolas que se relacionam com a proposta, assim como as unidades de conservação de uso sustentável e os projetos de redes alternativas de transporte variaram de acordo com a composição dos grupos de trabalho e a disponibilidade de informações. Euclides (2016) observou, contudo, que a maior parte das áreas identificadas como Trama Verde e Azul na totalidade das ZIMs corresponde a *áreas de proteção permanente, unidades de conservação de proteção integral* e áreas classificadas como ZP-1. Segundo a autora, exceto pelo fato de abranger os eixos viários principais, da forma como foi consolidada no relatório final, a trama poderia ser “grosseiramente lida” como uma camada a mais no palimpsesto de áreas protegidas existentes, especialmente as de uso restrito, “contrariando seu espírito inovador”. (EUCLYDES, 2016).

Outro aspecto referente à retração da proposta conceitual se relaciona ao fato de a Trama Verde e Azul ter sido instrumentalizada apenas por um sobrezoneamento urbanístico: Zona de Diretrizes Especiais Metropolitanas – Trama Verde e Azul (ZDEM-TVA). Essa decisão também se relacionou à intenção de manter a referência à proposta dentro do escopo do projeto, mas acabou por consolidá-la como um instrumento urbanístico que conta apenas com diretrizes generalistas e vagas, uma vez que o sobrezoneamento demanda a realização de estudos complementares e regulamentação específica a serem realizados futuramente (UFMG, 2015). A ZDEM-TVA é assim descrita:

Corresponde à presença da Trama Verde e Azul no interior das ZIMs, a qual é formada por nascentes, corpos d’água correntes e dormentes, áreas de preservação permanente (APPs), unidades de conservação e outras áreas de relevante interesse ambiental existentes e propostas, interligadas segundo princípios de conectividade, incorporando também eixos viários, equipamentos de uso coletivo, espaços livres de uso público, parques urbanos, áreas vazias e áreas degradadas potencialmente passíveis de recuperação, revegetação e tratamento paisagístico para integrarem esse importante elemento de estruturação do espaço metropolitano (UFMG, 2015, p.29).

As diretrizes gerais da ZDEM-TVA figuram de duas maneiras nos quadros de parâmetros de cada uma das Zonas de Interesse Metropolitano:

Indicar e promover áreas para implantação da Trama Verde e Azul na RMBH através da regulação do uso do solo e da aplicação de políticas específicas (UFMG, 2015, p.39).

Indicar e proteger áreas para implantação da Trama Verde e Azul na RMBH através da manutenção e ampliação das APPs, manutenção e criação de unidades de conservação, regulação e manejo do uso do solo e aplicação de políticas específicas (Ibid., p.47).

As diretrizes específicas, quando presentes, ainda são bastante generalistas e, na maioria das vezes, apenas reforçam ou complementam as diretrizes gerais.

Como aponta Euclides, a proposta não conseguiu manter toda a potência que levantou inicialmente e se consagrou mais como uma dimensão normativa e fiscalizatória do Estado, distanciando-se da “perspectiva da transformação socioespacial fundada na vida cotidiana, na produção em pequena escala, na economia solidária, etc” (EUCLYDES, 2016, p. 172). Além disso, a autora também argumentou sobre a fragilidade e o risco de formalizar a proposta de maneira incompleta ou imprecisa, o que poderia contribuir para “o [seu] abandono (...) ou para seu uso irrestrito, com fins mais publicitários que de políticas públicas” (p. 174), ou mesmo favorecendo interesses muitas vezes contrários àqueles preconizados inicialmente.

Tais críticas, ainda que contundentes, se direcionaram à dimensão regulatória e legal da proposta. É importante não perder de vista a possibilidade de transformação que ela aporta por meio da sensibilização e articulação dos agentes que podem, coletivamente e a partir da prática social, "construir" a Trama Verde e Azul.

A imagem a seguir corresponde ao mapa final dos zoneamentos das ZIMs, onde figura também o sobrezoneamento correspondente à proposta da Trama Verde e Azul – ZDEM-TVA. As áreas coloridas são aquelas definidas como ZIMs, que receberam zoneamento interno. Cada uma das cores se refere a uma zona, sendo as ZP referentes às “Zonas de Proteção”, as ZAC definidas como “Zonas de Atividades Complementares”, as ZDA como “Zonas de Diversificação e Adensamento” e as ZIL como “Zonas de Indústria e Logística”. Os sobrezoneamentos estão representados por hachuras e denominam-se ZDEM – “Zonas de Diretrizes Especiais Metropolitanas”. Referem-se às zonas que demandam requalificação (ZDEM-REQ), às áreas urbanas consolidadas (ZDEM-URB), aos territórios minerários (ZDEM-MIN), às zonas de interesse social (ZDEM-IS), às áreas de grandes equipamentos (ZDEM-GE) e à Trama Verde e Azul (ZDEM-TVA).

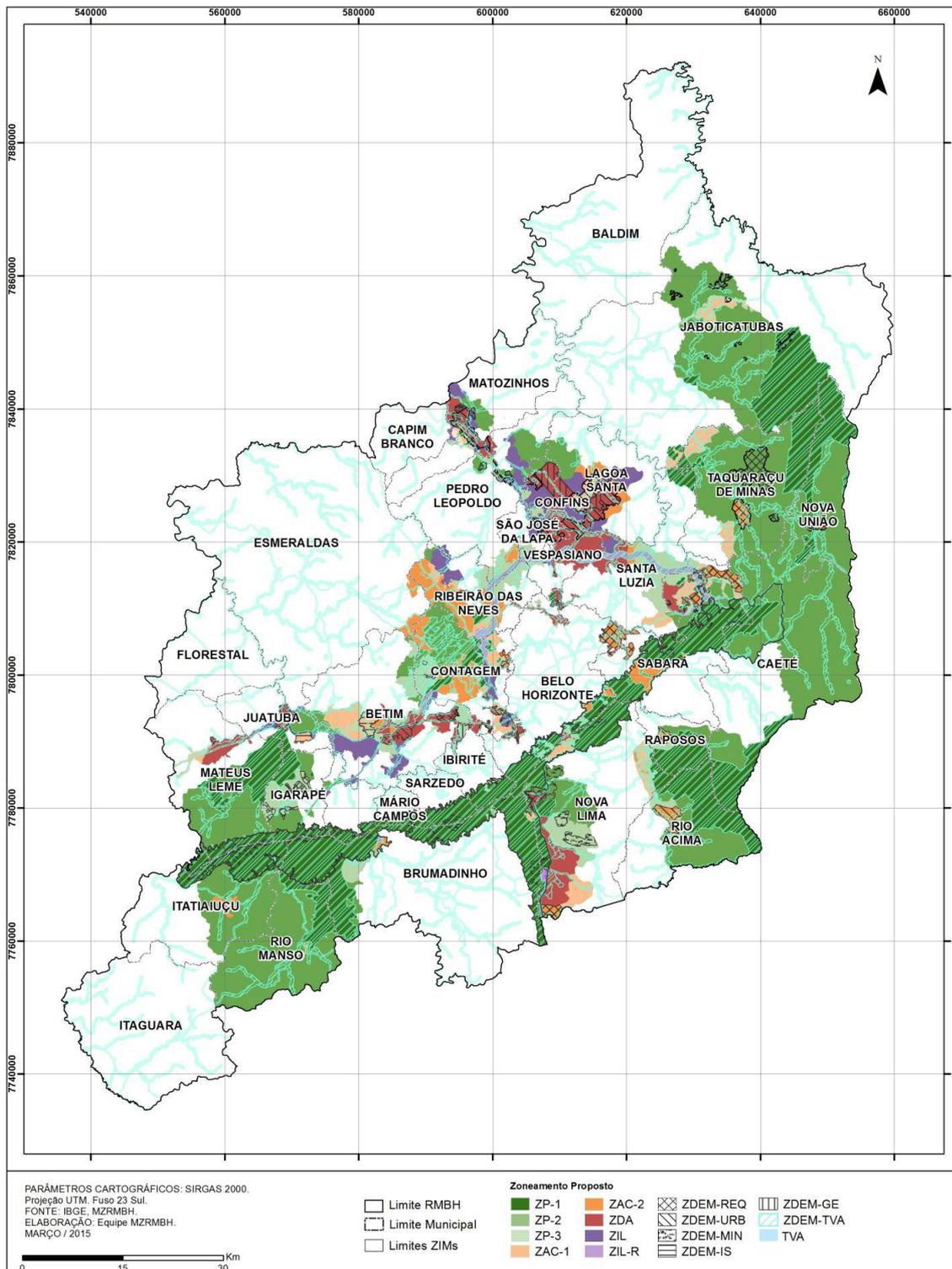


Figura 9: Representação cartográfica das propostas do projeto MZRBH. As regiões com hachuras azul claro são classificadas como ZDEM-TVA (Zonas de Diretrizes Especiais Trama Verde Azul). As continuidades em azul, apesar de estarem na legenda como TVA são, na verdade, apenas indicações de conexões possíveis, considerando que não foi trabalhada nenhuma proposta de “trama” para as áreas além daquelas definidas como de interesse metropolitano (ZIMs). Fonte: UFMG, 2015.

Embora no final do projeto de Macrozoneamento, como já apontado, a proposta tenha perdido potência, na fase de revisão dos planos diretores municipais que se seguiu, a questão foi retomada com uma maior proximidade do território e das práticas sociais que ali se produzem.

Nesse momento, diferentemente do Macrozoneamento, a concepção da Trama Verde e Azul para cada município à luz da proposta metropolitana foi um dos objetivos oficiais da revisão dos Planos Diretores (MINAS GERAIS, 2016), o que demonstra a força que a proposta foi ganhando ao longo do processo de planejamento. Nesse sentido, apesar do risco que Euclides (2016) apontou em relação à decisão de formalizá-la de maneira incompleta e imprecisa no MZ-RMBH, a sua retomada nessa outra instância do planejamento e a oportunidade de amadurecimento, aprofundamento e aproximação às realidades socioespaciais que significou para a proposta da trama, ressalta a importância da decisão de incorporá-la no produto final do Macrozoneamento, apostando na manutenção do debate e na sua construção processual. Nesse sentido, é interessante a compreensão dos erros, incoerências e limitações como parte do processo.

No nível conceitual, a Trama Verde e Azul também retomou sua perspectiva mais ampla e utópica, sendo considerada, nos princípios e diretrizes do projeto de revisão dos Planos Diretores, “uma outra importante dimensão da reestruturação territorial, uma nova concepção a partir da qual a estrutura da região metropolitana pode ser pensada, visualizada e transformada” (UFMG, 2016, p.21), e ainda:

[A Trama Verde e Azul] é uma articulação entre elementos ambientais, culturais e econômicos que pretende articular, empoderar e ressignificar territórios marginalizados ou invisibilizados pela lógica tradicional do planejamento – mesmo quando este considerava tais dimensões, porém em categorias analíticas independentes. A TVA permite imaginar uma reestruturação territorial igualmente articulada em rede, mas sob outra perspectiva, que traz à tona a centralidade da natureza no processo de urbanização e a articula de modo horizontal à proposta de centralidades em rede – dando, na verdade, um novo sentido à concepção de centralidade gestada no PDDI. Ou seja, a Trama penetra e entrecruza (não só conceitualmente, mas também física e territorialmente) todas as demais categorias territoriais do Macrozoneamento de modo a enriquecer o significado, a dimensão e as possibilidades de cada uma delas. (UFMG, 2016, p.21)

A partir dessas diretrizes foram levantados os elementos constituintes da Trama Verde e Azul, nos âmbitos municipais e locais. A aproximação com os espaços de vida cotidianos da

população possibilitou o reconhecimento dos lugares em que se inscrevem práticas relacionadas à ideia da Trama e daqueles em que é manifesto o desejo comunitário de uso e apropriação. O aporte de informações trazidas pelos Grupos de Acompanhamento dos municípios e pelos participantes das oficinas e audiências públicas permitiu conhecer e territorializar elementos que podiam ser articulados através da proposta da Trama, fortalecendo uma identidade municipal própria, articulada a um projeto metropolitano. O relato do seminário de capacitação dos GAs (UFMG, 2017a)³⁸ mostra como a equipe da UFMG apresentou o tema de maneira incisiva, estimulando o debate comunitário e o levantamento de informações:

(...) a TVA foi apresentada como uma possibilidade de articulação entre elementos locais e a dinâmica metropolitana, além de dar visibilidade para conflitos e práticas alternativas da produção do espaço metropolitano. O técnico ressaltou que a visão da TVA é uma forma de visibilizar elementos que são geralmente secundários no processo de planejamento territorial (UFMG, 2017a, p.91).

O Prof. Roberto Luís Monte-Mór destacou, também, a Trama Verde-Azul, enquanto maior inovação e contribuição do MZ-RMBH ao planejamento metropolitano, e a necessidade de avançar na sua implementação. Dentre as tarefas, se incluem: identificar as nascentes e os responsáveis por cuidar delas; os trechos de rios a serem recuperados; as áreas de preservação cultural; as avenidas que podem se tornar parques (adoção de uma espécie de DRENURBS na instância metropolitana); ações relacionadas com o lixo (catadores); dentre várias outras possibilidades (UFMG, 2017a, p.118-119).

Nos relatórios das leituras técnicas realizadas nos municípios (UFMG, 2017c), verifica-se que a Trama foi abordada de maneira transversal, embora tenha recebido muito mais espaço de discussão nos eixos temáticos de *Seguridade*, relacionada à proteção e recuperação dos solos, das águas e das áreas verdes; ao fortalecimento das práticas de agricultura urbana, familiar e agroecológicas; ao turismo e às possibilidades de recreação em espaços públicos; e no eixo *Urbanidade*, associada à proteção e ao desenvolvimento do potencial turístico do patrimônio cultural, natural e paisagístico. O tema praticamente não foi abordado, contudo, nos eixos *Acessibilidade* e *Sustentabilidade*. Interessante perceber que a proposta acabou

³⁸ O processo de revisão dos Planos Diretores Municipais foi documentado em 9 produtos para cada município: Produto 1 - Relatório do processo de formação dos Grupos de Acompanhamento e dos lançamentos dos processos de revisão dos Planos Diretores; Produto 2 - Relatório preliminar dos Planos Diretores e legislações urbanísticas básica em vigor; Produto 3 - Desenvolvimento metodológico; Produto 4 - Documentos destinados ao espaço físico e digital do Plano Diretor; Produto 5 - Relatório da leitura comunitária; Produto 6 - Relatório da leitura técnica; Produto 7 - Diagnóstico-síntese do município; Produto 8 - Proposta de estrutura territorial; Produto 9 - Minuta do projeto de lei do Plano Diretor.

sendo mais incorporada pelos eixos não diretamente relacionados à questão ecológica e da proteção da natureza.

Já nas diretrizes de estruturação territorial (UFMG, 2018), a partir do que foi levantado pelas leituras comunitárias e técnicas e discutido detalhadamente em uma última rodada de reuniões com os GAs, as propostas das Tramas nas escalas municipais se difundiram pelo território e se relacionaram a temáticas diversas, consolidando-se, finalmente, em torno da articulação de cinco tópicos estruturantes, quais sejam: *marcos ecológicos e paisagísticos; eixos fluviais e áreas de relevância hídrica; agriculturas; patrimônio cultural, natural e arqueológico; e rede de acessibilidade e mobilidade ativa* (UFMG, 2018, p.79). Os elementos espaciais levantados foram mapeados e a Trama se instrumentalizou através de *zonas, propostas viárias e identificação dos lugares de interesse cultural*, como detalhado no quadro abaixo.

Quadro 1: Elementos da Trama Verde e Azul

ELEMENTO/ ZONA	TIPO	DESCRIÇÃO	CRITÉRIOS DE DELIMITAÇÃO
ZP-1 Zona de Proteção 1	Zona	Áreas de proteção ambiental, cultural e paisagística, onde as possibilidades de ocupação e utilização ficam condicionadas ao cumprimento de parâmetros urbanísticos e diretrizes extremamente restritivos, com o objetivo de manter ou recuperar os atributos ambientais relevantes de interesse municipal e metropolitano que motivaram sua criação.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inclui áreas predominantemente não ocupadas que admitem apenas usos e formas de ocupação que contribuam para a sua conservação ou recuperação; 2. Inclui parques, unidades de conservação, zonas municipais de preservação ambiental, marcos paisagísticos e ecológicos; 3. Inclui as Áreas de Preservação Permanente (APP) de cursos d'água localizadas em área urbana.
ZDE-TVA-FLUV Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Fluvial	Sobrezona	Áreas de relevância ambiental e uso social, associadas à dinâmica hídrica e à manutenção dos ecossistemas, onde as possibilidades de ocupação e utilização são restritas àquelas de baixo impacto ambiental, às atividades agrícolas direcionadas à produção agroecológica, ao lazer, às atividades recreativas e ao turismo ecológico. Possuem diretrizes, políticas e instrumentos para a preservação ambiental, a recuperação de áreas degradadas e para viabilizar o livre acesso e apropriação por parte da população.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Áreas de Preservação Permanente (APP) dos cursos d'água; 2. Outras áreas reconhecidas pelo município e/ou pela população como importantes para a manutenção da dinâmica e da qualidade hídrica.
ZDE-TVA-AGROECO Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Agroecologia	Sobrezona	Áreas de produção agrícola existentes ou potenciais, relevantes para a manutenção da segurança alimentar, nutricional e ambiental, onde devem ser incentivadas práticas agroecológicas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existência de produção agrícola próxima a aglomerados urbanos; 2. Identificação de produção agrícola próxima a cursos d'água; 3. Existência de iniciativas de práticas agroecológicas ou em transição agroecológica; 4. Produção agrícola de destaque no município; 5. Existência de conflitos relacionados ao uso de agrotóxicos; 6. Áreas consideradas potenciais para o desenvolvimento da produção agroecológica, devido à sua proximidade com outras em que há atividade agrícola ou por sua relevância ambiental.

ELEMENTO/ ZONA	TIPO	DESCRIÇÃO	CRITÉRIOS DE DELIMITAÇÃO
ZDE-TVA-CULT Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Cultural	Sobrezona	Áreas para proteção, valorização e salvaguarda de bens, atividades, ofícios e saberes de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existência de características singulares do ponto de vista da morfologia urbana, arquitetônica, paisagística, ou do ponto de vista cultural e simbólico; 2. Concentração de bens de valor histórico, artístico, paisagístico e cultural; 3. Configuração de sítios e logradouros com características ambientais, naturais ou antrópicas, tais como parques, jardins, praças, edificações, monumentos, viadutos, pontes, passarelas e formações naturais significativas; 4. Existência de espaços públicos de fruição da cultura; 5. Existência de patrimônio imaterial, saberes e ofícios.
Lugares de interesse cultural	Pontos mapeados	Bens, atividades, ofícios e saberes de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico, paleontológico e paisagístico que são ou devem ser protegidos e valorizados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elementos construídos e edificações de interesse cultural, sítios arqueológicos, elementos naturais e paisagísticos reconhecidos socialmente, espaços públicos /privados de fruição da cultura ou que dão suporte ao patrimônio imaterial; 2. Eventos culturais, formas de expressão, celebrações, saberes e ofícios locais.
ZDE-TVA-MIN Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Territórios Minerários	Sobrezona	Áreas onde foram ou estão sendo exercidas atividades minerárias, que devem ser objeto de políticas e programas de recuperação de áreas degradadas quando terminada a atividade exploratória, viabilizando novos usos social e economicamente condizentes com as características do zoneamento onde se inserem e com as propostas da trama verde e azul.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Áreas com atividade minerária; 2. Áreas de mineração desativadas que ainda não foram recuperadas.
Vias parque linear	Proposta viária	Proposta de vias de mobilidade ativa, associadas a áreas desocupadas e de relevância ambiental e/ou cultural, onde incentiva-se a criação de parques lineares e percursos ecológicos, com equipamentos urbanos de lazer e recreação.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Levantamento de falas e desejos de conexões e mobilidade expressos pela população nas audiências públicas realizadas; 2. Conexão entre áreas de relevâncias ambiental e cultural do município, associadas à rede hidrográficas e às ZP-1s e ZDE-TVA-FLUV propostas, inseridas ou próximas ao perímetro urbano.
Vias pedonais ciclísticas	Proposta viária	Proposta de vias de mobilidade ativa que favoreçam a conexão entre áreas urbanas e rurais habitadas, e articulem, juntamente com as vias parque linear, circuitos de interesse paisagístico, cultural e turístico.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Levantamento de falas e desejos de conexões e mobilidade expressos pela população nas audiências públicas realizadas; 2. Conexão entre áreas urbanas e rurais habitadas que permitam maior acesso e mobilidade, por modos ativos, dentro do território do município; 3. Incentivo ao uso de interesse paisagístico, cultural e turístico; 4. Identificação de malha viária existente, priorizando vias de baixo fluxo.

Fonte: Elaboração própria a partir de UFMG (2018).

Cabe comparar essa proposta da Revisão dos Planos Diretores Municipais com a anterior, do Macrozoneamento, já que as semelhanças são claras, mas também é preciso reconhecer as diferenças, que indicam um claro desdobramento da concepção da Trama. Se no MZ-RMBH ela se instrumentalizou através de um único sobrezoneamento generalista – ZDEM-TVA – restrito às Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM), na revisão dos planos diretores, a proposta foi ampliada para a totalidade dos territórios municipais, e o zoneamento também foi detalhado, identificando as especificidades espaciais, as práticas que

nelas se inscrevem e as intenções que foram levantadas por diferentes grupos nas instâncias participativas. Ao longo do processo ficou clara a intenção de alargar o debate sobre a produção e apropriação do espaço metropolitano, explicitando os conflitos de interesses e as assimetrias de poder entre atores sociais. Com isso, o processo foi orientado pela equipe da UFMG, dentro das possibilidades de um plano diretor, pela intenção de fortalecer política e legalmente os sujeitos coletivos e as práticas historicamente marginalizadas, que têm menor força política e menor participação nas arenas de debate e instâncias deliberativas dos processos de planejamento urbano. Assim, nos casos em que o conflito de interesses era latente, a orientação foi de fortalecer, nas diretrizes e regulamentações urbanísticas, aqueles que se relacionavam a intenções comunitárias, em detrimento dos particulares, em sua maioria voltados para a dinâmica do mercado imobiliário.

Nesse sentido, foram incorporadas à Trama, além das áreas de proteção ambiental já reconhecidas, outras sugeridas pela população, seja por sua importância para a dinâmica e a qualidade das águas, pelos seus atributos cênicos, pelos usos comunitários já adotados ou que são desejados, pelas práticas agrícolas existentes, pela presença de bens, espaços ou manifestações culturais, e pelos desejos manifestos em relação a formas alternativas de mobilidade pelo município. Nesse sentido, observa-se um avanço significativo em relação ao Macrozoneamento, que teve sua proposta final muito retraída, reforçando apenas as áreas que legalmente já tinham alguma figura de proteção ambiental.

Um outro aspecto de notável superação diz respeito à figuração explícita das práticas agrícolas como elemento estruturante da proposta da Trama Verde e Azul. Se no MZ-RMBH essa dimensão acabou por se dissolver e perder força no produto final, apesar da importância que teve no processo de discussão e formulação da proposta, como apontou então Almeida (2016), na revisão dos planos diretores ela foi retomada e assumiu centralidade na concepção da Trama. Em que pese a histórica precariedade da regulamentação, do controle urbanístico e das políticas públicas das zonas rurais, no âmbito da gestão municipal, assim como da atividade agrícola nas zonas consideradas urbanas (ALMEIDA, 2016), a questão apareceu de forma contundente nesse momento do planejamento. Foram identificadas as áreas em que devem ser direcionados incentivos e investimentos para a proteção da atividade agrícola, especialmente aquela de pequena escala e familiar, além de fomentar a produção e a transição agroecológica, tanto pela presença de práticas com essa característica, pela intenção

manifesta dos agricultores, ou pelo conflito identificado entre as práticas agrícolas existentes e a segurança hídrica e ambiental. Essas áreas receberam o sobrezoneamento ZDE-TVA-AGROECO, que compõe a Trama Verde e Azul. Além disso, foi proposta uma política intersetorial específica para essa temática no Eixo Integrador da Seguridade - Política de Segurança Alimentar e Nutricional e de Apoio à Transição Agroecológica, que conta com cinco programas de apoio às atividades rurais, aos serviços de abastecimento, à agricultura urbana e à promoção da qualidade de vida no meio rural (UFMG, 2019a). Essas iniciativas vão ao encontro do que foi aventado por Almeida (2016), na avaliação que fez da inserção da agricultura no projeto do Macrozoneamento metropolitano:

[...] a perspectiva de transição agroecológica nas extensas áreas nas quais se observa significativa produção agrícola em bases convencionais pode ser mais bem considerada em futuros estudos e regulamentações do uso do solo que busquem compatibilizar o uso agrícola do solo com a proteção de mananciais e nascentes. Uma leitura do conjunto dessas áreas e não da forma fragmentada, como foi realizado no Projeto de Macrozoneamento, pode representar uma alternativa de ampla escala para a conformação de uma nova estrutura territorial na RMBH, compreendendo o detalhamento da ZDEM Trama Verde e Azul [...] (ALMEIDA, 2016, p. 368)

Além da delimitação dessas áreas que compõem a proposta da Trama, no último produto (UFMG, 2019a), onde se apresenta o projeto de lei do plano diretor, foram detalhadas as diretrizes específicas para cada uma das *zonas* e *sobrezonas*, além dos parâmetros das propostas viárias³⁹. Elas são apresentadas no quadro abaixo:

Quadro 2: Diretrizes das zonas, sobrezonas e propostas viárias que compõem a Trama Verde e Azul

ZONA	DIRETRIZES
ZP-1 Zona de Proteção 1	<p>I - Promover os usos previstos para ZP-1 em áreas urbanas, correspondente às áreas de preservação permanente de curso d'água, estimulando o acesso público a estas áreas por meio de parcerias com os proprietários e a implantação de equipamentos de lazer, de cultura e parques urbanos para a fruição comum e coletiva destes espaços;</p> <p>II - Fomentar a transição agroecológica da produção agrícola;</p> <p>III - Preservar o leito natural dos cursos d'águas;</p> <p>IV - Buscar soluções urbanísticas e de saneamento que mantenham os cursos d'água em leito natural e promovam o uso social da infraestrutura de macrodrenagem, incluindo as servidões administrativas destinadas aos serviços urbanos, em uma solução integrada às diretrizes da Trama Verde e Azul;</p> <p>V - Seguir as diretrizes da Trama Verde e Azul.</p>

³⁹ Os "lugares de interesse cultural" foram, em sua maioria, contemplados pela *zona* ZDE-TVA-CULT e passaram a compor as políticas do Eixo Integrador da Urbanidade.

ZONA	DIRETRIZES
ZDE-TVA-FLUV Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Fluvial	<p>I - Proteger o sistema hídrico;</p> <p>II - Articular instrumentos e políticas públicas para a recuperação das áreas degradadas e a recomposição florestal;</p> <p>III - Fomentar ações de saneamento dos cursos d'água;</p> <p>IV - Promover a proteção e formação de corredores ecológicos;</p> <p>V - Viabilizar o acesso livre aos rios e suas margens;</p> <p>VI - Fomentar o lazer e o turismo ecológicos;</p> <p>VII - Criar percursos de mobilidade ativa, através da implantação de vias parque linear ou vias pedonais-ciclísticas;</p> <p>VIII - Fomentar o uso socioeconômico por meio de sistemas agroecológicos;</p> <p>IX - Buscar soluções urbanísticas e de saneamento que mantenham os cursos d'água em leito natural e promovam o uso social da infraestrutura de macrodrenagem.</p>
ZDE-TVA-CULT Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Cultural	<p>I - Utilização de instrumentos de política urbana de forma complementar ao tombamento para o acatamento de bens culturais;</p> <p>II - Utilização de parâmetros urbanísticos específicos, quando necessário;</p> <p>III - Manutenção da paisagem natural, coibindo alterações em sua estrutura física, considerando:</p> <p>a) Forma;</p> <p>b) Estágio de evolução;</p> <p>c) Tipo de cobertura vegetal;</p> <p>d) Modificações significativas na estrutura e função do sistema ecológico da paisagem.</p> <p>IV - Proteção da paisagem urbana, dos bens materiais isolados e dos conjuntos urbanos de relevância cultural e histórica, garantindo-se, também em relação às áreas de entorno, a continuidade e ou a adequação:</p> <p>a) Do alinhamento frontal predominante nas edificações;</p> <p>b) Da altura predominante das edificações;</p> <p>c) Das características predominantes da implantação das edificações nos lotes tais como os recuos e afastamentos laterais das edificações, o partido arquitetônico e a taxa de ocupação;</p> <p>d) Do ritmo de vãos e aberturas;</p> <p>e) Da orientação das águas e empenas de cobertura;</p> <p>f) Da volumetria;</p> <p>g) Das placas, anúncios e outros engenhos de publicidade concebidos de forma a não comprometer a integridade e a fruição dos bens culturais;</p> <p>h) Da ambiência e visibilidade dos marcos urbanos e paisagísticos;</p> <p>i) Dos materiais e técnicas construtivas utilizadas.</p> <p>V - Adotar incentivos fiscais tais como redução e/ou isenção de tributos municipais para ações que visem a recuperação, a conservação e a utilização de imóveis de interesse cultural;</p> <p>VI - Viabilizar orientação técnica e jurídica para a elaboração de projetos cujos objetivos contribuem para a implementação das diretrizes;</p> <p>VII - Captar recursos federais, estaduais e municipais de incentivo à cultura e ao patrimônio cultural;</p> <p>VIII - Promover a utilização estratégica de imóveis de interesse cultural para a instalação de atividades que tenham por objetivo a promoção da cultura local;</p> <p>IX - Promover o acesso e a ampla utilização dos espaços públicos;</p> <p>X - São áreas prioritárias para investimentos com recursos federais ou estaduais de incentivo à cultura, disponibilização de apoio técnico e jurídico na elaboração de projetos para o acesso a linhas de financiamento, patrocínios, incentivos à inovação, à pesquisa e qualificação artística e técnica.</p>
ZDE-TVA-MIN Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Territórios Minerários	<p>I - Garantir a execução dos programas de recuperação de áreas degradadas por atividades minerárias estabelecidos nos respectivos processos de licenciamento;</p> <p>II - Fomentar a elaboração de novos programas de recuperação de áreas degradadas pela atividade minerária orientados pelas características das zonas em que se inserem e pelas demais diretrizes e políticas relativas à Trama Verde e Azul;</p> <p>III - Estimular novos usos sociais e econômicos para essas áreas condizentes com suas características físicas e bióticas, potenciais e demandas da população, objetivando reduzir a dependência da atividade minerária.</p>

ZONA	DIRETRIZES
ZDE-TVA-AGROECO Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Agroecologia	<p>I - Fortalecer a atividade agropecuária do Município, em especial aquela realizada em pequena escala ou oriunda de agricultura familiar, garantindo formas de permanência desse uso nas zonas rural e urbana;</p> <p>II - Apoiar a transição agroecológica das produções existentes;</p> <p>III - Articular instrumentos e políticas públicas para a promoção da transição agroecológica das produções agropecuárias existentes;</p> <p>IV - Apoiar ações de planejamento e regularização ambiental para pequenos produtores e agricultores familiares;</p> <p>V - Estimular a criação de uma estrutura de apoio técnico e jurídico para acompanhar e direcionar ações como:</p> <p>a) Definição da localização das reservas legais das propriedades rurais;</p> <p>b) Regularização de intervenção em cursos d'água e outorga de direito de uso de recursos hídricos;</p> <p>c) Acesso a recursos e estruturas de financiamento para a substituição de tecnologias menos danosas à dinâmica ambiental.</p> <p>VI - Fomentar o lazer e o turismo rural e agroecológico;</p> <p>VII - Promover a manutenção dos percursos de mobilidade existentes para deslocamento e escoamento da produção local, articulando-os aos percursos de mobilidade ativa, através da implantação de vias parque linear ou pedonal-ciclística;</p> <p>VIII - Incentivar e apoiar a construção de Sistemas Participativos de Garantia, como formas de certificação da produção local.</p>
VIA	PARÂMETROS
Via parque linear	<p>I - Atividade predominante: Integração do espaço urbano, consolidação, acesso e usufruto de áreas de especial interesse ambiental; lazer, contemplação.</p> <p>II - Modos de transporte permitidos: Somente modos ativos (a pé e bicicleta)</p> <p>III - Pavimentação: Não asfáltica, permeável.</p>
Via pedonal ciclística	<p>I - Atividade predominante: Integração do espaço urbano, trilha rural, acesso a áreas de interesse ambiental e cultural, acesso a localidades rurais e cursos d'água, lazer e contemplação.</p> <p>II - Modos de transporte permitidos: Somente modos ativos (a pé e bicicleta)</p> <p>III - Pavimentação: Sem pavimentação, ou pavimentação não asfáltica permeável.</p>

Fonte: Elaboração própria a partir de UFMG (2019).

As diretrizes para as diferentes zonas que compõem a Trama Verde e Azul se distinguem devido às suas especificidades, mas possuem também princípios comuns relacionados à proteção ambiental, das paisagens naturais e do patrimônio cultural; à recuperação de áreas degradadas; e à forma bastante incisiva com que trazem a diretriz de viabilização e estímulo ao acesso e uso público. O estabelecimento claro desse vínculo entre o uso público e a proteção ambiental representa um avanço importante nesse processo de planejamento e uma aproximação à dimensão utópica e política da proposta da Trama Verde e Azul, especialmente no contexto em que vivemos nos últimos anos, de um distanciamento notável entre as políticas ambientais e sociais, como será melhor discutido no capítulo seguinte.

A imagem a seguir exemplifica a proposta da Trama Verde e Azul para um dos municípios metropolitanos que teve seu Plano Diretor revisado – Mateus Leme. É possível identificar os diferentes elementos que a compõem, de acordo com o quadro apresentado acima.

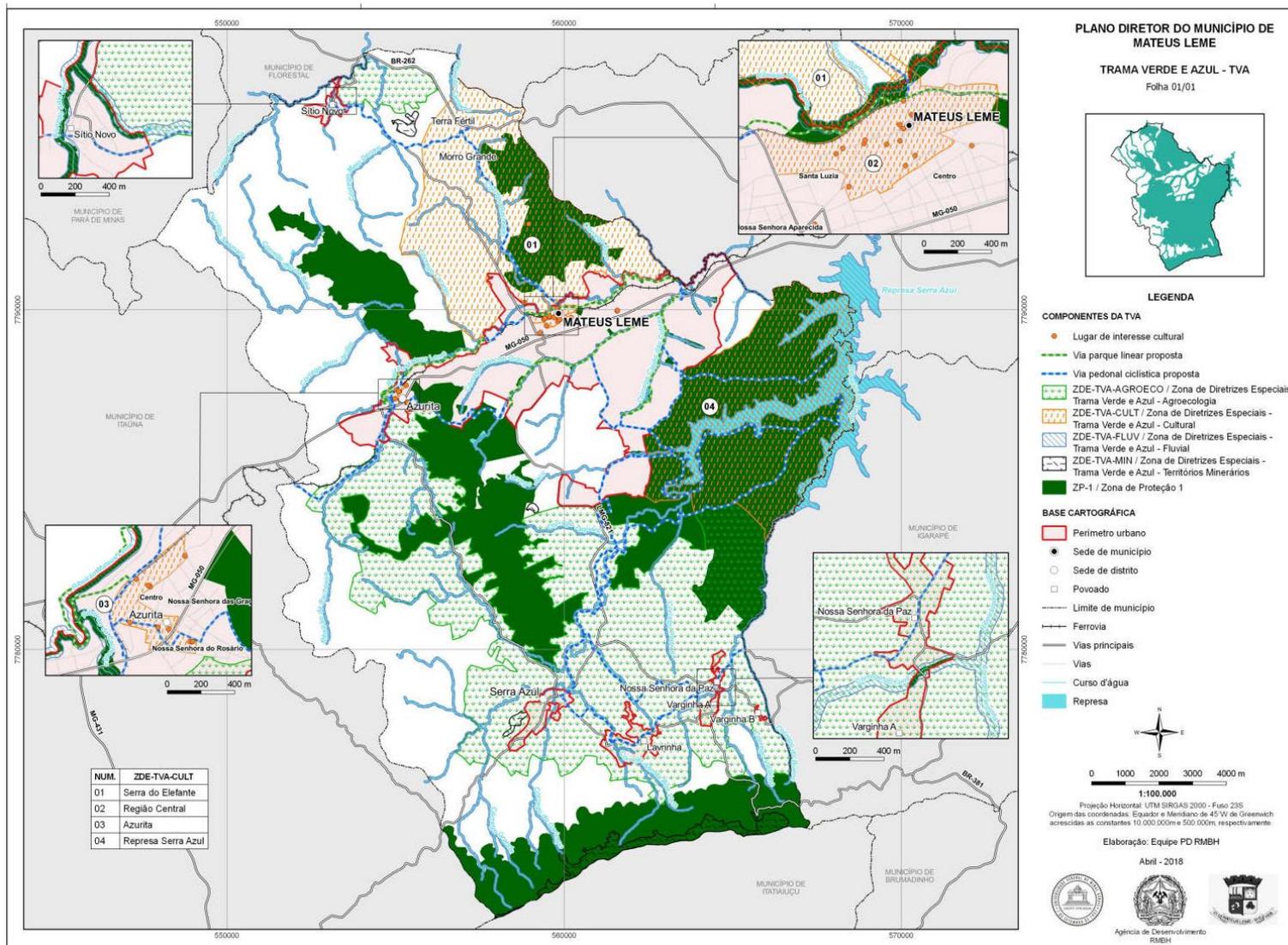


Figura 10: Mapa da Trama Verde e Azul proposta para o município de Mateus Leme. Fonte: UFMG, 2019a.

Em outubro de 2018 foi publicada uma nova chamada pública para a revisão dos Planos Diretores de outros sete municípios da RMBH, a partir dos mesmos princípios dessa primeira rodada. O detalhamento da Trama Verde e Azul nas escalas locais continua sendo um dos objetivos oficiais do projeto. A equipe da UFMG decidiu, contudo, não participar da concorrência. O processo será conduzido, portanto, por outra instituição.

Uma vez apurada a compreensão da Trama Verde e Azul como projeto de planejamento urbano e territorial, assim como do seu desenvolvimento no processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, ainda é preciso fazer outros desdobramentos em busca de compreender as possibilidades de produção e reprodução desse espaço que a utopia contida na proposta enseja. Se já é visível um avanço em sua “dimensão mais pragmática”, no sentido de uma maior articulação entre as políticas urbanísticas, rurais e ambientais e na proposta de reestruturação física e funcional dos espaços metropolitanos centrada numa perspectiva socioambiental, ainda nos cabe perguntar sobre a possibilidade de alcançar sua “dimensão mais utópica”, enquanto projeto alternativo de produção do espaço e de transformação socioespacial, fundado na apropriação comunitária dos bens comuns e no fortalecimento de práticas espaciais potencialmente emancipatórias em relação aos moldes da produção capitalista do espaço (EUCLYDES, 2016).



CAPÍTULO 2

O URBANO-NATURAL: A COMPREENSÃO DE UMA GÊNESE A PARTIR DO PLANEJAMENTO

Em busca de aprofundar a reflexão crítica sobre a proposta da Trama Verde e Azul, parece essencial distinguir e colocar lentes sobre os elementos que a constituíram, da sua gênese aos desdobramentos atuais. Elementos históricos, simbólicos e os agenciamentos que compõem suas condições de existência... desdobrar esse tecido de conexões, tatear a textura da sua trama, puxar alguns fios, explicitar o implícito, testar evidências...

O primeiro fio a ser puxado é o da sua gênese. Qual a trama histórica que conforma a Trama Verde e Azul? É pura novidade, vanguarda? Ou novo termo para velhas questões? A compreensão da sua origem consiste em remontar aos períodos da história que podem dar pistas sobre essa tessitura.

Como se deu a relação entre cultura e natureza, cidade e campo, ao longo da história? Como a natureza tem sido considerada no pensamento urbanístico e nas intervenções urbanas? Quando surgem os espaços de representação da natureza na cidade e com quais objetivos?

A primeira seção deste capítulo é dedicada à compreensão do surgimento do antagonismo moderno entre cultura e natureza, cidade e campo. Em seguida, nas seções 2.2 e 2.3, dois momentos chave do urbanismo e do planejamento urbano são iluminados. Aquele em que emergem os movimentos de reação ao capitalismo urbano industrial, no século XIX – o primeiro. Quando surgem a ecologia e a ideia de desenvolvimento sustentável, no final do século XX e início do XXI, tornando-se questões centrais para o planejamento territorial e urbano – o segundo.

Nesse último momento, identifica-se o surgimento de iniciativas que vêm conformado uma tendência global de transformação do espaço urbano, alimentadas pelos discursos de desenvolvimento sustentável e relacionadas ao planejamento e incremento das áreas verdes urbanas. Nesse sentido, já em 1994, Monte-Mór defendia que os modelos territoriais urbanos precisavam ser revistos, em busca de alternativas frente à urbanização violenta e excludente.

O autor argumentava que, à *urbanização extensiva*⁴⁰, era preciso corresponder uma *naturalização extensiva* (MONTE-MÓR, 1994). Já em 2015, Monte-Mór se referiu à interação utópica entre *espaço natural* e *espaço social*, que começa a ser delineada nas últimas décadas, como *urbano-natural* (MONTE-MÓR, 2015). A última seção deste capítulo se dedica à compreensão desse conceito e à análise crítica do planejamento como prática possível de produção desse espaço *urbano-natural*.

2.1 ANTAGONISMOS DA MODERNIDADE OCIDENTAL: CIDADE E CAMPO, CULTURA E NATUREZA

Pensar sobre a representação da natureza na cidade demanda, inicialmente, entender a construção ideológica antecedente que gerou a compreensão de um antagonismo entre natureza e cultura, derivado da relação cidade e campo (LEFEBVRE, 1999 [1970]). O campo foi assim relacionado à natureza selvagem, incivilizada, e a cidade, à cultura, à civilização.

Essa oposição, que se tornou característica marcante do pensamento moderno ocidental, começou a ser delineada já a partir das teses de Platão e Aristóteles que impunham privilégio ao ser humano e às ideias, em contraposição a outros seres e às coisas inanimadas. A influência judaico-cristã também foi determinante para ampliar a dimensão da oposição entre espírito e matéria, ser-humano e natureza. Os deuses, já não pertencentes mais a este mundo, foram sacralizados e se opuseram à imperfeição do mundo material. E o ser humano, criado à imagem e semelhança de Deus, foi dotado de privilégios em relação aos outros seres, por ser capaz de construir ideias e constituir uma cultura (GONÇALVES, 2014).

O surgimento da cidade, ainda na antiguidade, marcou seu caráter heterotópico em relação ao mundo camponês. A cidade-Estado das civilizações grega e romana, povoada por sacerdotes, guerreiros, príncipes, nobres, chefes militares, administradores e escribas, além de artesãos e operários subordinados, era a espacialização do poder e da ordem que administrava e explorava um território (LEFEBVRE, 1999 [1970]).

⁴⁰ O termo *urbanização extensiva* proposto por Monte-Mór se ancora na teoria de Henri Lefebvre e refere-se dialeticamente ao tecido urbano-industrial que se estende para além das cidades, sobre o campo e as regiões, integrando esses espaços. Com esse processo, estaria em curso a produção da sociedade urbana ("uma virtualidade inevitável") que superaria a dicotomia cidade-campo e estenderia a politização para todo o espaço de vida coletiva. Para uma discussão mais aprofundada ver Monte-Mór (2007).

Já na Idade Média europeia, com a ampliação da vida urbana mercantil, o peso das cidades no conjunto da sociedade se tornou tal, que elas não apareciam mais como fragmentos isolados em relação ao contínuo camponês. O campo tornou-se o limite da cidade, seu entorno. E assim ambos passaram a ser entendidos como termos complementares na oposição cidade-campo. Nesse momento, as pessoas não mais se viam na natureza. Como afirma Lefebvre, “entre elas e a natureza, entre seu centro de pensamento, de existência e o mundo, instalou-se uma mediação essencial: a realidade urbana” (LEFEBVRE, 1999 [1970], p. 22).

Essa primazia da condição urbana coincidiu com a ressurgência do racionalismo, que alcançou seu apogeu com Descartes, quando a oposição entre cultura e natureza passou a constituir o centro do pensamento moderno ocidental. Dois aspectos da filosofia cartesiana marcam a modernidade: o caráter pragmático e funcionalista do conhecimento, e o antropocentrismo, ou seja, o ser humano (sujeito) como centro do mundo, que se opõe à natureza (objeto). “O homem, instrumentalizado pelo método científico, pode penetrar os mistérios da natureza e, assim, torna-se ‘senhor e possuidor da natureza’” (GONÇALVES, 2014, p.33). Esses dois aspectos da modernidade também não podem ser vistos desvinculados do mercantilismo, que já se afirmava em todo o mundo pelo colonialismo. Com a riqueza dependendo cada vez mais da técnica, a pragmática cartesiana encontrou um terreno fértil e o antropocentrismo consagrou a capacidade humana de dominar e explorar a natureza dessacralizada, transformada em objeto, em recurso. Essa separação constituiu, portanto, o fundamento da reprodução capitalista, que precisa garantir a alienação do ser-humano em relação à natureza, para que ela possa ser explorada e devastada.

Lefebvre defende, contudo, que na realidade urbana existe uma relação dialética entre os três termos: cidade, campo e natureza.

A natureza como tal escapa à ascendência da ação racionalmente realizada, tanto à dominação quanto à apropriação. Mas, exatamente, ela permanece fora dessas ascendências; ela “é” aquilo que foge; é atingida através do imaginário; é perseguida e foge para o cosmo, ou para as profundezas subterrâneas do mundo. Quanto ao *campo*, é este um lugar de produção e de obras. A produção agrícola faz nascer produtos; a paisagem é uma obra. Esta obra emerge de uma terra lentamente modelada, originariamente ligada aos grupos que a ocupam através de uma recíproca sacralização que é a seguir profanada pela *cidade* e pela vida urbana (que captam essa sacralização, condensam-na e depois a dissolvem no transcorrer das épocas, absorvendo-a na racionalidade) (LEFEBVRE, 2001 [1968], p. 73, grifos meus).

A partir dessa posição, Lefebvre argumenta que a vida urbana é então composta por mediações entre a cidade, o campo e a natureza. Os parques, jardins e outros espaços de simulação da natureza na cidade são, portanto, exemplos dessa mediação, e não podem ser compreendidos sem os simbolismos e representações (ideológicas e imaginárias) da natureza e do campo pelos cidadãos. Tais espaços podem ser percebidos como simulacros de uma natureza u-tópica, alienada da vida urbana; ou como heterotopia indispensável para a percepção da realidade urbana; ou ainda como elemento neutro. "Teoricamente, a natureza distancia-se, mas os signos da natureza e do natural se multiplicam, substituindo e suplantando a 'natureza' real" (LEFEBVRE, 1999 [1970], p.34). Para o filósofo, entretanto, essa neutralização do espaço de representação da natureza, o "espaço verde", que evoca uma presença ilusória e fictícia, não soluciona o problema da sua ausência real, de sua devastação e sua condição residual da urbanização e da industrialização. Passamos, portanto, a remontar dois momentos históricos que iluminam essas mediações propostas por Henri Lefebvre e suas representações urbanísticas.

2.2 PRIMEIRO MOMENTO: REAÇÕES ROMÂNTICAS E HIGIENISTAS

O ponto central desse primeiro momento localiza-se na Europa, no século XIX, com as transformações que se seguiram à degradação da vida urbana pela revolução industrial. Como resposta política, ganhou força o movimento romântico, que fazia contraposição ao capitalismo, ao ideal produtivista e industrial, enquanto questionava o antagonismo moderno entre cultura e natureza. Como resposta urbanística, foram realizadas grandes intervenções urbanas de cunho higienista.

Antes de falar especificamente sobre esses processos, parece relevante abordar os antecedentes que criaram as condições de tais tensionamentos filosóficos e das transformações urbanas. No resgate dessa história, arbitrou-se seu início quando do surgimento de uma prática que antecede o urbanismo e depois passa a integrá-lo: o paisagismo, ou a arquitetura da paisagem.

Com a ascensão do racionalismo moderno, no Renascimento, os elementos naturais passaram a comparecer no ordenamento espacial a partir de suas funções utilitárias. Natureza como artefato dominado, moldado, para compor o espaço de representação de uma cultura

urbana mercantil. O paisagismo era a técnica responsável pela mediação entre a dominação da natureza e a composição da paisagem que carregava os valores culturais da aristocracia europeia. O paisagismo barroco operava na transformação do espaço “natural” em cenário, através do jardim paisagístico. Todo o espaço era transformado em unidade cenográfica (STEENBERGEN; REH, 2001).

A paisagem passou então a assumir primazia na ordenação espacial, a ponto provocar uma mistura entre imagem e realidade. A partir da valorização da técnica pictórica e da perspectiva, do esfumaçamento dos limites entre representação e realidade, as noções de paisagem e natureza também se confundiram até tornarem-se equivalentes.

[...] uma ordem que se instaura, a da equivalência entre um artifício e a natureza. Para os ocidentais que somos, a paisagem é, com efeito, justamente “da natureza”. A imagem, construída sobre a ilusão da perspectiva, confunde-se com aquilo de que ela seria a imagem. (...) A paisagem não é uma metáfora para a natureza, uma maneira de evoca-la; ela é de fato a natureza (CAUQUELIN, 2007, p.38-39).

As primeiras paisagens criadas pela perspectiva barroca foram os jardins dos palácios, cujos traçados influenciaram definitivamente os das cidades e conjuntos urbanos. Os grandiosos jardins eram geometricamente moldados e compunham a paisagem ordenada, imutável, autossuficiente, de forma a expressar de maneira muito forte a subjugação da vida orgânica a um modelo racional e ao poder da aristocracia (JELICOE; JELICOE, 1995).

O plano de Versalhes, de André Le Nôtre, provavelmente o mais reconhecido paisagista francês dessa época, pode ser lido como um arquétipo desse ideal de ordenamento espacial. O plano propunha uma unidade composta pelo castelo, os jardins e a cidade, onde podem ser identificados todos os elementos barrocos de maneira muito clara: a organização global do espaço, a autoridade da forma, da geometria, da simetria; o jardim adjacente ao castelo, compondo a impressionante paisagem que se tinha a partir daquele ponto de vista; e a cidade quase como um espelho, ordenada, com as avenidas retas e a perspectiva monumental.

A pintura de Patel do palácio e do jardim de Versalhes em perspectiva, de 1668, por sua vez, representa muito bem o estatuto da natureza-paisagem-ideal barroca.

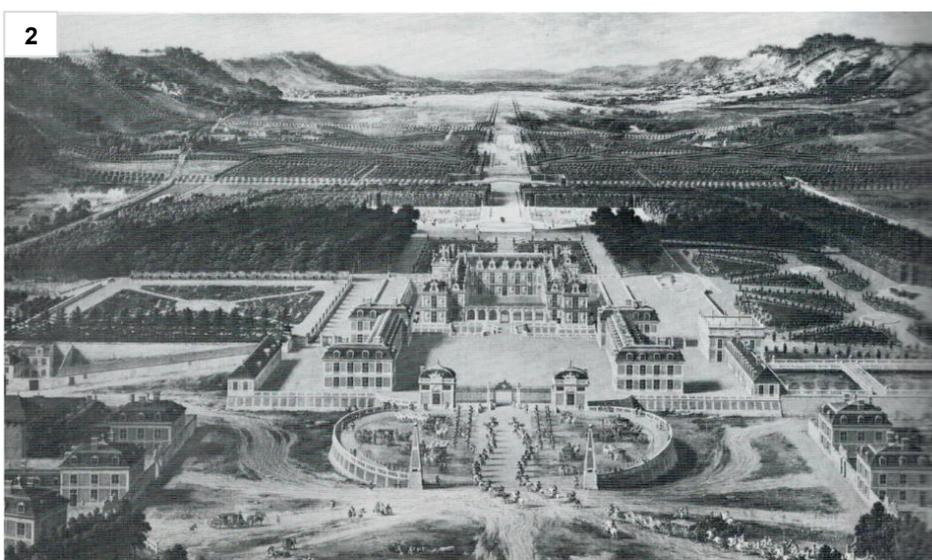
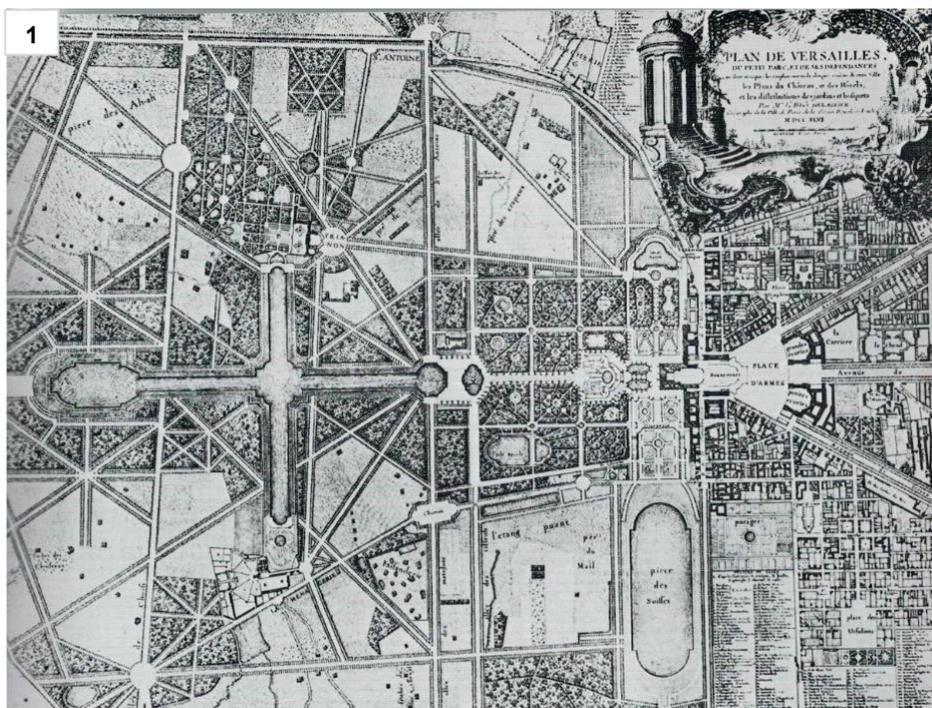


Figura 11: Representações do palácio de Versalhes.

1. Plano do conjunto de Versalhes, de 1746, desenhado pelo abade Delagrive.

2. Pintura de Patel, de 1668. Perspectiva do Palácio de Versalhes.

Fonte: JELICOE; JELICOE, 1995.

Os princípios inicialmente experimentados nos jardins passaram a ser aplicados no desenho urbano. Buscava-se a organização da totalidade do espaço (CAPEL, 2002). As cidades medievais, confinadas, espontâneas, de distâncias passíveis de serem percorridas a pé, foram então substituídas pelas cidades barrocas, organizadas pela medida, pela ordem e pelo desejo crescente de expansão. Nesta citação de Descartes, fica claro o ideal urbano barroco:

[...] aquelas cidades antigas, que ao princípio foram apenas vilórias, e que se converteram, através do tempo, em grandes cidades, estão em geral tão mal arrumadas que, ao ver suas ruas curvas e desiguais, dir-se-ia que o acaso, mais do que a vontade dos homens usando a razão, as fez desta maneira (DESCARTES, 1637⁴¹ apud MUMFORD, 1991, p.400).

A razão opunha-se à plasticidade histórica. À cidade medieval, que parecia obra do acaso, contrastava-se a cidade racional, exercício de abstração da cidade ideal, construída segundo um plano unitário, de acordo com normas de proporções e as regras da perspectiva (ARGAN, 2005). As características fundamentais do desenho urbano barroco eram a linha reta, o traçado ortogonal, a diagonal que conduzia à perspectiva monumental e à uniformidade, ordenando a cidade também como um panorama pictórico, uma paisagem. A visão focal, que evocava o ponto de vista do espectador privilegiado, era a manifestação do poder monárquico. As avenidas em linha reta, largas, materializavam os ideais da aceleração do movimento e da conquista do espaço, além das exigências do tráfego sobre rodas e, principalmente, da movimentação militar. Segundo Mumford, “para se governar apenas pela coerção, sem consentimento afeiçoado, é preciso que se disponha do cenário urbano apropriado” (1991, p. 401).

Os grandes rios tiveram papel importante nas reconfigurações das cidades barrocas, passando a ser incorporados ao espaço urbano e assumindo função importante na conformação da paisagem e da monumentalidade barroca, além do papel central na circulação de mercadorias.

Na Renascença, as cidades europeias quebraram o estrangulamento medieval nas áreas de beira-rio [onde muitas vezes estavam as muralhas] e criaram espaços abertos na orla, com bulevares, permitindo a entrada do sol, do vento e a vista (MANN, 1973⁴², p. 14 apud MELLO, 2008, p.128).

As importantes mudanças que se iniciaram no Renascimento fortaleceram-se e ganharam novas direções ao longo do século XVIII, com o Iluminismo. Essas transformações se assentaram no grande aumento da capacidade humana de exercer controle sobre a natureza tornada objeto e de ocupar o espaço, o que acompanhou a emergência de uma nova cultura que refletia muito mais os estilos de vida da burguesia ascendente do que da nobreza

⁴¹ DESCARTES, René. **Discurso sobre o Método**, 2ª parte, 1637.

⁴² MANN, Roy. **Rivers in the city**. London: David & Charles: Newton Abbot, 1973.

decadente (FRAMPTON, 2000) – enaltecimento da razão e do desenvolvimento científico, ascensão dos ideais liberais, valorização da subjetividade e da experiência individual.

As mudanças tecnológicas levaram à ampliação da exploração da capacidade produtiva, à construção de novas indústrias e de infraestruturas, à extensão das rotas comerciais e à colonização além-mar. A ampliação das fronteiras do mercado foi acompanhada da expansão urbana, independentemente das condicionantes locais. A lógica comercial alcançou toda a cidade e o efeito disso foi a transformação de uma ordem social complexa em rotinas de mercado que não tinham outro fim além de fazer dinheiro e garantir sua própria expansão. Assim, o adensamento e o crescimento das cidades, aliados à subjugação do espaço à expansão do capitalismo, foram provocando a degradação da vida urbana de maneira crescente. Uma vez que a cidade se tornou meio e produto do capitalismo, a unidade fundamental não era mais a vizinhança ou a organização comunal, mas aquela que simplificava e facilitava as transações comerciais. “A cidade planejada dentro daquelas linhas podia propagar-se em qualquer direção, limitada apenas por grandes obstáculos físicos e pela necessidade de rápidos transporte públicos” (MUMFORD, 1991, p. 457).

Com a revolução industrial, aprofundou-se a degradação das condições urbanas. Inicialmente desvinculada das cidades, controladas pelas guildas de artes e ofícios, às quais a nascente manufatura não pertencia, e por localizar-se próxima às fontes de energia e matéria prima, a indústria era símbolo da não-cidade. A necessidade de se aproximar dos capitais, dos mercados e de uma abundante mão de obra barata foi o que fez com que ela alcançasse a cidade e chegasse a penetrá-la (LEFEBVRE, 1999 [1970]). Em muitos casos, as indústrias, o comércio e as moradias passaram a ocupar os mesmos lugares e, às péssimas condições de habitação e de sobrepovoamento, se somavam a degradação ambiental e a desintegração social (MUMFORD, 1991).

Os rios tornaram-se a matriz do desenvolvimento. A água corrente servia aos setores-chaves da economia: a agricultura, a indústria e o comércio. Além de vias de transporte, transformaram-se principalmente em forças motrizes e em receptáculos dos efluentes industriais e domésticos. A expansão indiscriminada das cidades foi determinante para as intervenções urbanísticas nos rios, materializadas na contenção e revestimento das margens e na construção de diques. Intervenções de correção e regularização do leito também foram feitas para que se transformassem em grandes hidrovias. A poluição das águas e as péssimas

condições de salubridade urbanas levaram, por um lado, à emergência de epidemias que assolaram várias cidades da Europa e, por outro, ao desenvolvimento de tecnologias de drenagem e de aceleração do escoamento, que também alteraram significativamente as configurações originais dos sistemas hídricos (MELLO, 2008; BAPTISTA; CARDOSO, 2013). “Resumindo, pode-se dizer que os rios foram domados com o objetivo da sua melhor valorização econômica” (COY, 2013, p. 3). Mello, citando Guilherme, afirma que “se a hidrodinâmica – ‘a ciência do Século das Luzes’ – viabilizou o aumento da riqueza de nações, marcou também o início do processo de ‘morte da rede hídrica’” (GUILLERME, 1990⁴³, p. 196, 208 apud MELLO, 2008, p.111-112).

Essas condições de degeneração que as cidades foram adquirindo ao longo do século XVIII, e que se intensificaram no século XIX, provocaram importantes movimentos de crítica à modernidade capitalista e à realidade urbana industrial. As duas principais correntes teóricas e políticas que tiveram ressonâncias importantes no paisagismo e no urbanismo foram o romantismo e o socialismo utópico⁴⁴. Elas abriram o caminho para o momento enunciado no início deste texto: quando elementos de representação da natureza passam a ser incorporados no desenho e no planejamento urbanos.

O movimento romântico, embora tenha tido importantes expressões artísticas, foi um movimento de base política que expressava uma (auto)crítica⁴⁵ contundente à modernidade e era, por essência, anticapitalista. De acordo com Löwy e Sayre “o fenômeno romântico deve ser compreendido como resposta a essa transformação (...) lenta e (...) profunda – de ordem econômica e social – que é o advento do capitalismo” (LÖWY; SAYRE, 1993, p.18). Na resenha que José Corrêa Leite (1997) fez da obra de Löwy e Sayre (2015 [1995]), seus princípios estão bem descritos:

⁴³ GUILLERME, André. **Les Temps de l'eau**: la cité, l'eau et lês techniques, Nord de la France, fin III^e siècle - début XIX^e siècle. Paris: Champs Vallon, 1990. (Collection Milieux).

⁴⁴ Considerando a diversidade política e social do romantismo, Löwy e Sayre (2015 [1995]) propõem o esboço de uma tipologia e argumentam que, embora os diferentes tipos de romantismo possam se distinguir ou até mesmo se contradizer em alguns aspectos, possuem como elemento unificador a oposição ao capitalismo. Os autores consideram que alguns socialistas utópicos como Charles Fourier; Pierre Leroux, Karl Grun, Ernst Toller e Erich Fromm, compõem uma das correntes dentro do “romantismo revolucionário-utópico”, a qual denominam “o socialismo utópico-humanista”. O romantismo de Rousseau também é considerado pelos autores uma das correntes do “romantismo revolucionário-utópico”.

⁴⁵ “Devemos notar igualmente que o romantismo é, queira-se ou não, uma crítica *moderna* da modernidade. Isso significa que, mesmo se revoltando contra ela, os românticos [não] poderiam deixar de ser profundamente influenciados por sua época. Assim, ao reagir afetivamente, ao refletir, ao escrever contra a modernidade, eles reagem, refletem e escrevem em termos modernos. Longe de lançar um olhar exterior, de ser uma crítica vinda de um “além” qualquer, a visão romântica constitui uma “*autocrítica da modernidade*” (LÖWY; SAYRE, 2015 [1995], p. 43, grifos do autor).

Os românticos investem contra aspectos centrais da civilização burguesa: o desencantamento do mundo, apontado no Manifesto Comunista e destacado por Weber; a sua quantificação, a perda dos antigos valores qualitativos o [sic] desenvolvimento do etos capitalista; a mecanização do mundo, a ruptura dos vínculos orgânicos que ligavam os seres humanos entre si nas comunidades pré-capitalistas e estas à natureza; a abstração racionalista, que ignora o concreto e tudo que não pode ser racionalizável; a dissolução dos vínculos sociais, o isolamento das pessoas por um individualismo cada vez mais desenfreado (LEITE, 1997, s.p).

O "culto à natureza" foi um aspecto central no movimento romântico, muito influenciado pelas ideias de Rousseau, que foi o autor chave na gênese do romantismo francês. Segundo Löwy e Sayre, o filósofo "soube articular toda a visão do mundo romântico" (2015 [1995], p.79). Rousseau defendia a necessidade de transgredir a oposição entre cultura e natureza, entendendo-a como uma construção histórica estruturante da sociedade capitalista. Para ele, a decadência da cultura moderna era resultante do seu afastamento da natureza, o que conduziu a um estado geral de alienação (D'ANGELO, 2018). Essa alienação e a decadência social daí advinda, segundo Rousseau, só poderia ser superada pela reconciliação do homem (da cultura) com a natureza, alcançado uma unidade⁴⁶, entendendo-a não como objeto, submetida à razão instrumental, "mas como sua companheira na caminhada da vida" (SILVA, 2010, p.2)

As artes românticas expressavam o desejo idílico de reconciliação com essa natureza que escapava da dimensão da vida cotidiana urbana. A imagem do campo passou a ser tida como o ideal de uma vida plena, simples, como possibilidade de regeneração de uma sociedade degenerada. Contudo, a própria paisagem rural se opunha a esse ideal, pois era preciso ir além dos campos já bastante explorados, sedes de novas indústrias, com camponeses miseráveis, para encontrar a natureza das paisagens pitorescas que compunham o sonho bucólico (STAROBINSKI, 1994).

O paisagismo passou a ser visto, portanto, como a expressão artística capaz de promover a reconquista da unidade almejada.

A função superior dessa arte, aos olhos de alguns, teria sido a de realizar a perfeita reconciliação da natureza e da cultura, a de conseguir que o trabalho humano, em lugar de opor-se culposamente ao dado natural, favorecesse, pelo contrário, seu desabrochar; a de encontrar novamente o paraíso selvagem da origem, sem todavia

⁴⁶ A ideia de unidade ou de totalidade é muito cara para o movimento romântico. Segundo Löwy e Sayre, o valor da unidade no romantismo se relaciona com "duas totalidades englobantes: por um lado com o universo inteiro, ou com a natureza; por outro com o universo humano, com a coletividade humana" (1993, p. 26).

renunciar aos apanágios lentamente conquistados da técnica e da reflexão; e que assim, os poderes da razão, em lugar de nos separar da natureza, fossem usados para no-la fazer alcançar melhor (STAROBINSKI, 1994, p. 218).

Esse ideal inspirou a concepção de muitos jardins que surgiram inicialmente na Inglaterra e depois foram referência para o resto da Europa. “Um parque ou jardim deve refletir as belezas da natureza, deve ser uma coleção de belos cenários naturais, como os que seduziriam os olhos de um pintor” (GOMBRICH, 1993, p. 363). Se anteriormente as imperfeições da natureza deveriam ser moldadas pelo ser humano para alcançar a beleza geométrica divina, agora a natureza selvagem evocada nos jardins românticos pitorescos serviria de purificação para as violências humanas impostas ao resto do espaço.

Assim como Lefebvre (1999 [1970]), Starobinski argumenta, contudo, que nos jardins pitorescos a impossibilidade da reconciliação almejada ou da sociedade igualitária é manifesta, já que nesse universo em miniatura, a unidade encontrada é apenas uma composição que evoca o idílio, mas que também reafirma sua ausência.

Mas nesse território que desejaria reunir tudo constatamos que tudo está menos presente do que representado; mais ainda, que tudo está menos representado do que rememorado. [...] O jardim, em lugar de ser o foco ardente da presença reencontrada, é o encontro das nostalgias não apaziguadas (STAROBINSKI, 1994, p. 221).

Os jardins pitorescos eram, portanto, a expressão clara da oposição entre cultura e natureza. Isolados dos espaços onde reinava a racionalidade humana e a exploração do território, os jardins e reservas conservavam a imagem de um entorno intocado, evocando a contemplação nostálgica, o sonho de uma paz impossível.

Os novos traçados orgânicos, irregulares, assimétricos abrigavam também uma dimensão ideológica burguesa. “As formas mais livres desses jardins, nos quais a natureza não está submetida a normas rígidas, ofereceriam aos visitantes uma metáfora dos ideais burgueses de liberdade civil e econômica” (CAPEL, 2002, p. 9, tradução minha).

No sec. XVIII, foram feitos muitos jardins residenciais para a burguesia em ascensão, contíguos às suas mansões nas áreas rurais, principalmente na Inglaterra, de onde não se devia ver nada que pudesse relacionar-se com o utilitário, conformando uma paisagem idílica de limites infinitos. Interessante o apontamento que fazem Jellicoe e Jellicoe (1995), de que nesse momento os jardins pitorescos passaram a ser chamados de parques.

Na época em que o empreendimento industrial começa a desfigurar o espaço urbano e o campo inglês, criam-se reservas paradisíacas para uso dos que desejam gozar dos proveitos da indústria (ou dos lucros das plantações cultivadas pelos escravos negros) sem sacrificar a contemplação de uma natureza inata (STAROBINSKI, 1994, p. 219).

Os socialistas utópicos, por sua vez, também partiam de uma crítica à realidade moderna, especialmente à precariedade das cidades industriais e das condições de vida dos trabalhadores. Diferentemente do caráter nostálgico de muitos românticos, como Rousseau, a maioria dos socialistas utópicos que influenciaram o urbanismo preconizava novos modelos urbanos de caráter progressista e com forte racionalismo técnico-científico. Tendo a higiene como fator central na concepção do espaço urbano, propunham modelos “abertos, rompidos por vazios e verdes”, que ofereceriam “um quadro para os momentos de lazer, consagrado à jardinagem e à educação sistemática do corpo” (CHOAY, 2000, p. 8).

Os socialistas utópicos foram, contudo, bastante criticados pelos marxistas, por proporem ações abstratas e esquemáticas, negando as estruturas econômicas e sociais da sociedade.

[...] falta uma avaliação realista dos vínculos entre programas urbanísticos e o desenvolvimento geral das relações econômicas e sociais, facultando a ilusão de que a ordem urbanística e a ordem social se identificam entre si, e a segunda pode ser construída com os tempos e os métodos da primeira (BENÉVOLO, 1994, p. 89).

Marx e Engels foram os principais críticos aos utópicos e, apesar de reconhecerem seu valor por terem atacado as bases da sociedade e feito propostas que exprimiam o desaparecimento do antagonismo entre as classes, acreditavam que as transformações urbanísticas só poderiam ser uma consequência das mudanças nas relações sociais. Daí advém sua crítica e a descrença em relação ao urbanismo. Para eles, “qualquer reforma parcial, realizando-se no âmbito do sistema capitalista, traduz-se numa confirmação deste sistema, e deve considerar-se ineficaz” (BENÉVOLO, 1994, p. 113).

Nesse sentido, Benévolo (1994) argumenta que as grandes transformações pelas quais as principais cidades europeias passaram nesse período se inspiraram nas contribuições dos teóricos socialistas e românticos, mas concretizaram-se como iniciativas dos governos conservadores. A crescente degradação da vida urbana nas principais cidades europeias impulsionou iniciativas reformistas de caráter estético, higienista e de controle político, propostas principalmente por dirigentes municipais, pela igreja, por médicos e sanitaristas

(CHOAY, 1999). A ameaça das epidemias fez com que os governos assumissem a responsabilidade das intervenções urbanas e promovessem a expropriação das classes populares das áreas centrais das cidades, abrindo caminho para as grandes transformações. E assim, através do urbanismo que assumia como objetivo central o culto à limpeza, ao arejamento e à iluminação, os governos promoveram as primeiras grandes operações de segregação espacial nas cidades capitalistas europeias.

Os preceitos higienistas representaram também uma mudança radical na relação existente entre as águas e o meio urbano (MELLO, 2008; BAPTISTA; CARDOSO, 2013; NASCIMENTO et al, 2013; COY, 2013). Foram construídos sistemas de esgotamento sanitário e drenagem pluvial, com objetivo de controlar as enchentes e as doenças de veiculação hídrica através do rápido escoamento das águas. As tecnologias hidráulicas baseavam-se na construção de redes de tubulação subterrâneas e na canalização e retificação dos leitos de rios e córregos. Essas inovações tecnológicas serviram também para viabilizar e justificar o avanço da cidade sobre os espaços ocupados pelas águas. (MELLO, 2008) A partir desse período, os rios de menor porte foram gradativamente desaparecendo das paisagens e do espaço urbanos.

Os grandes rios, que tinham papel importante na circulação de mercadorias, tiveram suas margens ocupadas pelas densas infraestruturas portuárias e tornaram-se ambientes inóspitos, inacessíveis à maior parte da população. A introdução do transporte a vapor e o surgimento de outras fontes energéticas para a indústria representou danos ainda mais significativos, pela construção de ferrovias e usinas de aço (MELLO, 2008).

Em alguns casos específicos, as margens dos rios foram integradas nas obras urbanísticas planejadas para a “aeração” e embelezamento da cidade, como aconteceu em trechos mais valorizados do Rio Sena, em Paris. As intervenções de Haussmann coroaram esse período de sucessivas intervenções sanitárias e urbanísticas (BAPTISTA; CARDOSO, 2013).

Os parques urbanos, que até esse momento eram raridade, também passaram a ser muito valorizados pelos preceitos higienistas como “pulmões” da cidade. Segundo Choay, “a obsessão pela higiene [polarizou-se] em torno de noções de sol e de verde” (CHOAY, 2000, p.21).

Os novos ideais burgueses de valorização do indivíduo e da liberdade individual também influenciaram as iniciativas de abertura e criação de novos parques e jardins públicos. Fazendo contraposição à unicidade espacial monárquica, à paisagem ideal organizada para ser vista a

partir de *uma* perspectiva, passou a ser valorizada a percepção e a experiência subjetiva. Os jardins já não deveriam então ser apenas vistos, mas esperava-se que convidassem o observador a participar da representação bucólica a partir da sua experiência sensual e a se apropriar do espaço pelo corpo inteiro (STEENBERGEN; REH, 2001; VELLOSO, 2006⁴⁷). Sennett (1988) defende também que a ascensão da burguesia e o crescimento das cidades induziu o desenvolvimento de redes de sociabilidade independentes do controle real, aumentando a oferta de lugares onde estranhos podiam se encontrar regularmente⁴⁸. Entre eles, os parques urbanos, os passeios de pedestres, os bares e cafés. Para o autor, a partir de meados do século XVIII, o caminhar pelas ruas adquiriu uma importância social que jamais tinha existido nas capitais europeias, e os parques assumiram um papel central na vida urbana.

Fazer contato com outras pessoas nas ruas não era, entretanto, uma atividade simples. As ruas de Paris e de Londres ainda eram em grande parte um emaranhado de vias pequenas e muito sujas, distantes dos melhoramentos municipais feitos em Roma no século XVII. Eram raras as calçadas, e habitualmente feitas de pranchas de madeira mal fixadas, de modo que sobreviviam a apenas poucos anos de uso. Mesmo sob a luz do dia, crimes violentos eram cometidos nas mais elegantes regiões de ambas as cidades, uma vez que a polícia municipal se encontrava em um estágio rudimentar.

Era necessária uma nova instituição na cidade. Tratava-se do parque público, desenhado para permitir passeios de carruagem e jornadas a pé com facilidade (SENNETT, 1988, p.112-113).

A primeira iniciativa que possibilitou o acesso mais amplo da população das capitais europeias a áreas ajardinadas e ao ar livre foi a abertura dos jardins reais, a partir da segunda metade do século XVIII, que se intensificou com a Revolução Francesa e com a implantação dos governos liberais. Segundo Mumford, talvez essa tenha sido “a mais feliz contribuição do palácio à vida urbana” (MUMFORD, 1991, p. 414), embora em muitos casos tenha sido feita por conveniência da corte como, por exemplo, para a valorização dos terrenos circundantes.

Posteriormente, já no século XIX, a partir dos princípios higienistas, as legislações de saúde pública incorporaram indicações de construção de novos parques e jardins. As manifestações populares também conseguiram garantir algumas reformas, como a criação de regulamentos sanitários, serviços de saúde, escolas, salários mínimos, melhoria dos

⁴⁷ Velloso aborda com profundidade a importância da participação do observador/habitante e da sua experiência estética na concepção e realização dos jardins ingleses do século XVIII (2006, p.73-130).

⁴⁸ Segundo Hansen (2002), os discursos e iniciativas de construção de parques, passeios e jardins públicos se relacionava às estratégias monárquicas de ampliação das suas bases de apoio nas burguesias nacionais, que viviam uma ascensão política importante, embora ainda não tivessem alcançado a hegemonia.

alojamentos operários e, dentre elas, a criação de parques, praças, bibliotecas, etc. Como uma das alternativas ao agravamento dos conflitos sociais, Benévolo argumenta que “a urbanística insere-se largamente no âmbito do novo conservadorismo europeu”, como uma ferramenta importante para acalmar as rebeliões populares e garantir a estabilidade política. “O contributo dos teóricos socialistas torna-se disponível para o novo conservadorismo (...)” (BENÉVOLO, 1994, p. 134).

O urbanismo passou então a incorporar a criação de áreas verdes urbanas como atributo central. Esses espaços naturalísticos na cidade, dotados de simbolismo bucólico, tornaram-se a expressão da heterotopia, a representação da natureza na cidade. Passaram a ser introduzidos no desenho urbano como elementos de organização do espaço, como fica claro na proposta de Haussmann de criação de parques para a burguesia e para o povo, dentro de um sistema de áreas verdes urbanizadas em Paris.

[A cidade é concebida] como um conjunto de sistemas interconectados: sistema de vias, de adução de água potável, de evacuação das águas, de respiração. Este último consiste em uma hierarquia de diversos tipos de ‘espaços verdejantes’ – a expressão é de Haussmann -, divididos de maneira homogênea sobre toda a cidade: bosques periurbanos (Boulogne e Vincennes), parques intra-urbanos fechados por grades, dos quais Montsouris e as Buttes-Chaumont, ambos criados *ex nihilo* em bairros desfavorecidos; jardins (em número de 24) de dimensões modestas, cercados, implantados em espaços residuais, muitas vezes na confluência de vias múltiplas; jardins abertos, entre os quais os Champs-Élysées são o exemplo ideal; praças plantadas, e enfim árvores de alinhamento que margeiam todas as vias, que têm, no mínimo, vinte metros de largura e cujas essências são escolhidas com cuidado segundo os diferentes contextos (CHOAY, 1999, p.105, grifo da autora).

A conformação desse sistema de parques e áreas verdes na Paris haussmanniana se inscreve na criação de um espetáculo urbano de controle social. Além da função estética e de saúde pública, os parques tiveram também um papel importante na educação moral das classes populares (BENÉVOLO, 1994; CAPEL, 2002; VELLOSO, 2006). Como tentativa de apaziguar os ânimos dos trabalhadores, “ameaçados por ideias subversivas” (CAPEL, 2002, p. 14), os parques passaram a cumprir a função de canalizar e controlar o tempo de ócio, estimulando a prática de esportes e os ideais de saúde, cooperação e harmonia social. O aperfeiçoamento moral das classes populares se daria também pela difusão do modelo de comportamento urbano burguês, transmitido pelo contato social nos passeios pelo parque, que serviriam para educar, refinar e civilizar o povo. “O parque espelharia, desse modo, o ideal

da nação recém-instituída: um espaço democrático, capaz de combater os males da vida na cidade industrial” (EUCLYDES, 2016, p.76).

Iniciativas desse tipo permearam praticamente todas as intervenções urbanas desse período. O derrubamento das muralhas da maioria das cidades europeias possibilitou a construção de bulevares e jardins públicos, que também foram incorporados aos projetos de expansão urbana (CAPEL, 2002), dentre os quais o *ensanche* barcelonês de Cerdá é um dos principais exemplos. Segundo Capel, “logo iniciou-se uma competição entre as cidades para construir parques urbanos e sua existência era uma forma de orgulho cidadão” (2012, p.7, tradução minha). Vários parques e jardins públicos também foram criados nas colônias e ex-colônias emancipadas, a partir do final do século XIX, que ainda mantinham forte influência cultural europeia.

Modelos são importados, decodificados e recodificados em fragmentos, em espaços coletivos e privados, adaptando-se à nova ordem social em gestão. O século XIX marca a europeização e a urbanização da antiga colônia, que copia, sem uma crítica profunda, os hábitos das duas principais capitais do período: Londres e Paris (MACEDO, 2015, p.28-29).

Inspirado nas intervenções de Haussmann, o paisagista norte americano Frederick Law Olmsted foi o precursor da ideia de criação de um sistema de parques conectados através dos *parkways* - largos passeios arborizados que interligariam os parques urbanos e permitiriam a circulação na cidade. O projeto mais representativo das ideias de Olmsted desse período foi o sistema integrado de parques de Boston, desenvolvido entre 1878 e 1895, que propunha uma série de intervenções sucessivas, visando a criação de áreas verdes e passeios de conexão.

Identifica-se, nesse aspecto, uma consonância com as propostas contemporâneas de *trama verde e azul*, que possuem como uma das suas estruturas básicas, o princípio da conexão espacial de seus elementos. Embora tal diretriz se relacione principalmente à incorporação de teses da disciplina da *ecologia da paisagem*, é possível identificar ressonâncias das propostas apresentadas por Olmsted ainda no século XIX. Nesse momento, contudo, a questão da continuidade se relacionava prioritariamente às ideias de movimento e livre circulação. Conforme Sennett (2008), o ideal moderno de mobilidade, somado às aspirações liberais do capitalismo, fez com que a livre circulação se tornasse a diretriz principal de organização do espaço urbano e, para que o deslocamento pudesse ocorrer livremente,

era preciso que não houvesse obstáculos. Em um contexto em que a primazia da livre circulação se alia à emergência de uma ampla classe média que passa a usufruir do espaço urbano de um modo até então inédito, flanando e se exibindo (CAPEL, 2002; MACEDO, 2015), a continuidade espacial dos parques e áreas ajardinadas nas cidades parecia compor uma condição ideal. Ainda segundo Sennett, “o sentido formal de deslocamento em direção a um objetivo cedeu lugar à jornada, como um fim em si mesma” (SENNETT, 2008, p. 220).

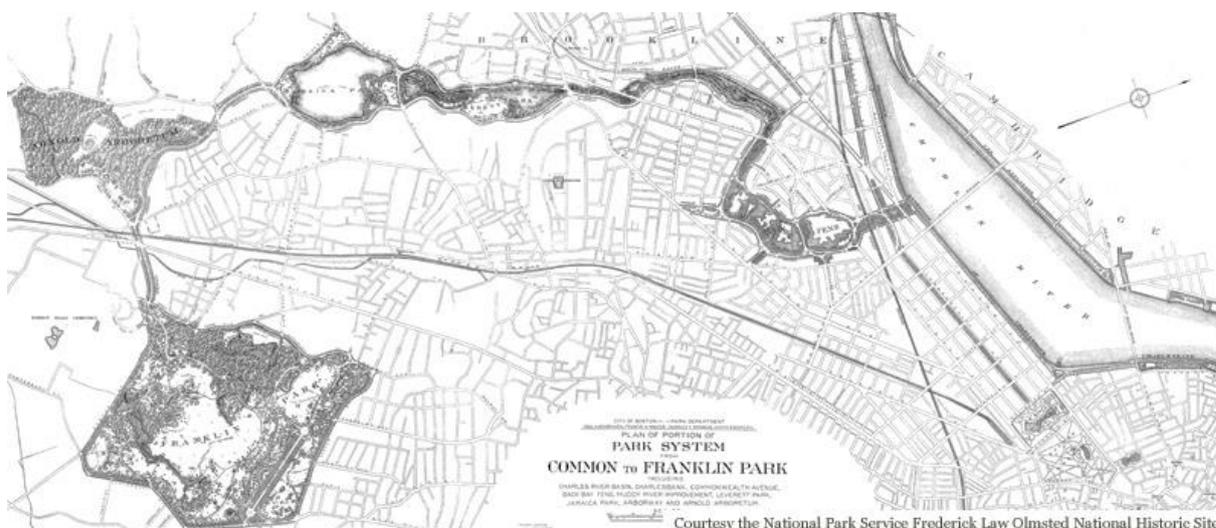


Figura 12: Plano do Park System de Boston, de 1887.

Fonte: OLMSTED AND AMERICA'S URBAN PARKS, s.d.

Olmsted teve um papel muito importante também na introdução de uma nova perspectiva urbanística em relação aos espaços ribeirinhos urbanos. O sistema de parques de Boston consistia numa sequência de espaços abertos ao longo do Rio Muddy, ligando o centro da cidade à periferia. Segundo Mann, “a continuidade dos caminhos d’água e a natureza do circuito de parques seriam mutuamente reforçadas, enquanto cada parque ou segmento do sistema era dotado de características individuais, no que concerne à paisagem e a papéis específicos de recreação” (MANN, 1973⁴⁹, p. 209 apud MELLO, 2008, p. 137). Olmsted aliava soluções alternativas para o controle de enchentes⁵⁰, às demandas populares por novos parques.

⁴⁹ MANN, Roy. **Rivers in the city**. London: David & Charles: Newton Abbot, 1973.

⁵⁰ Para Mello (2008), a obra de Olmsted foi um marco na introdução da perspectiva ecológica no urbanismo, embora essa dimensão só fosse formalmente formulada no século seguinte, como discutiremos mais à frente.

Enquanto condutos de esgoto desviavam a maior parte dos poluentes, as várzeas alagadiças foram tratadas de forma a criar espelhos d'água permanentes, que além do efeito estético, serviam como reguladores da vazão de águas pluviais. No entorno dessas lagoas reguladoras, foram implantados caminhos de pedestres, ciclovias, pontes rústicas, abrigos (MELLO, 2008, p. 137).

Outro projeto emblemático de Olmsted em relação à reintegração dos rios à vida urbana foi o *Riverside Park*, em Nova Iorque, criado em 1886. Esta foi a ação mais significativa de abertura de espaços para recreação pública às margens do Rio Hudson (MANN, 1973⁵¹ apud MELLO, 2008).

No início do séc. XX, o arquiteto paisagista Jean Claude Nicolas Forestier replicou a ideia do sistema de parques conectados na França. Forestier defendia a necessidade de pensar o desenvolvimento urbano a partir de um sistema de parques que conectasse uma grande diversidade de espaços, de diferentes escalas – de grandes reservas e paisagens protegidas, a lugares de recreação, passando por passeios arborizados, parques suburbanos, grandes parques urbanos, pequenos parques, jardins de bairro (TOUBLANC; BONIN, 2012). Para o arquiteto, “o plano das cidades é insuficiente se ele não é complementado por um programa de conjunto e um plano especial de espaços livres interiores e exteriores, para o presente e o futuro, por um sistema de parques” (FORESTIER, 1908⁵² apud TOUBLANC; BONIN, 2012, p.3, tradução minha).

Essa aliança entre o paisagismo e o urbanismo para lidar com a representação da natureza na cidade marca, portanto, um primeiro momento chave desse longo percurso de resgate das raízes históricas da Trama Verde e Azul. A partir daqui esses espaços de representação idílica tornaram-se objeto do urbanismo e passaram a ser incorporados de maneiras diversas nos projetos e utopias urbanísticas dos séculos XIX e XX, tanto nas que tinham forte influência romântica, como as propostas por Ebenezer Howard e Frank Lloyd Wright, quanto nas progressistas, muito bem representadas por Le Corbusier.

Howard advogava uma coexistência simbiótica da cidade e do campo, associando os privilégios da vida urbana com as amenidades da vida rural. O seu modelo de cidade jardim tinha como base a ideia de uma rede de áreas verdes próximas e facilmente acessíveis ao público. Inspirado nas ideias de Olmsted, Howard formalizou também o conceito de *green belt*

⁵¹ MANN, Roy. **Rivers in the city**. London: David & Charles: Newton Abbot, 1973.

⁵² FORESTIER, J. C. N. **Grandes villes et systèmes de parcs**. 1908, réed. 2001, Paris, Norma, 384 p.

– *cinturão ou anel verde* – e iniciou a ideia de multifuncionalidade da agricultura peri e intra-urbana (CUNHA, 2009). Sua proposta mais ampla baseava-se em uma rede de cidades-jardins autônomas, articuladas por uma rede de transportes, que nunca se efetivou. Frank Lloyd Wright, em sua utopia agrária, advogava o retorno às origens rurais do povo norte-americano, um ideal essencialmente anti-urbano, e propunha baixas densidades de habitantes por hectare, unidades descentralizadas de processamento industrial e agrícola, possibilidades diversificadas de lazer no campo e ênfase na pequena escala. Baseava-se no conceito de arquitetura orgânica, propondo um modelo de estrutura urbana enraizado nas singularidades do território e em harmonia com a paisagem rural (DELLA MANNA, 2008). Le Corbusier, por sua vez, cunhou o conceito de "cidade verde", concebendo a cidade como um grande parque, onde os enormes edifícios, construídos sobre pilotis, deveriam liberar o solo para a criação de um aspecto natural e para o uso dos pedestres. As áreas verdes deveriam abraçar os imóveis, assumindo a função de compensar o alto adensamento construtivo e populacional (CUNHA, 2009).

Embora a criação de parques e áreas verdes tenha se disseminado nas propostas urbanísticas desse período (entre o século XIX e o início do século XX), Mello (2008) argumenta que, com exceção dos projetos de Olmsted, os rios não foram considerados na maioria das teorias urbanísticas e nos modelos urbanos. Howard, por exemplo, estruturava suas propostas a partir da conexão de núcleos urbanos, “maximizada pelas novas possibilidades do transporte ferroviário e pelo envoltório do 'cinturão verde', não contemplando – pelo menos, não explicitamente – a conexão com os corpos d’água” (CUNHA, 2009, p. 132). Le Corbusier, assim como toda uma geração de urbanistas modernos inspirados por ele, propunha a imposição do traçado cartesiano sobre as formas do território natural, desconsiderando, inclusive, a conformação da rede hídrica. Wright talvez tenha sido, entre esses, o que mais levou em consideração a contemplação dos sistemas hídricos no ordenamento espacial urbano. Embora eu não tenha encontrado referências explícitas na literatura que discutam as propostas da Broadacre City, os cursos d’água estão presentes, em leito natural e como elementos de destaque na organização do espaço, na famosa maquete em que foi apresentado seu plano da cidade ideal, em 1935.

Segundo Choay (1999), a criação ostensiva de parques públicos e outros tipos de áreas verdes na segunda metade do século XIX e início do século XX contribuiu para uma grande

mudança física das cidades europeias e para o surgimento de uma nova urbanidade que sobreviveu até os anos 1960, a partir de quando foram progressivamente apagadas. Essa tendência pode ser verificada em quase todo o mundo ocidental. Em relação ao sistema de parques de Boston, por exemplo, Mello diz que

a partir de meados do século XX, em função de negligência do Poder Público, as áreas de parque de Boston foram reduzidas, pressionadas pelo adensamento urbano e programas de construção de autopistas. Nos anos 1960, melhoramentos na Jamaica Way acabaram por alterar profundamente o projeto de Olmsted, ocupando e bloqueando acessos de pedestres aos parques” (MELLO, 2008, p. 138).⁵³

Essa constatação encontra eco na literatura que aborda o declínio e o desaparecimento dos espaços e da vida pública urbana, como Sennett (1988) e Jacobs (2000), mas é também criticada por alguns autores, que argumentam sobre o risco de uma idealização conservadora e mistificação do passado (HANSEN, 2002). Pode-se considerar, contudo, que houve de fato uma mudança significativa no uso desses espaços, assim como nos propósitos de sua criação, que passaram a vincular-se muito mais ao planejamento estratégico típico do urbanismo neoliberal, baseado na espetacularização urbana e nas estratégias de valorização imobiliária. Talvez, exemplos como o Drenurbs, abordado no capítulo anterior, entre outros semelhantes, sejam exceções que viriam a confirmar a regra. Os usos passaram por transformações importantes, relacionadas aos contextos urbanos de forte segregação social, de formação de guetos, enclaves⁵⁴ e processos de privatização dos espaços públicos (SERPA, 2007; HANSEN, 2002).

Um segundo momento chave dessa perspectiva histórica, que nos ajuda a analisar os processos que deram origem e influenciaram as atuais propostas de *trama verde e azul*, localiza-se no final do século XX, quando ocorre um novo momento de tensionamento da oposição entre cidade e campo, entre sociedade e natureza, que é absorvida pelo pensamento urbanístico a partir de uma “ambientalização” do planejamento urbano. Com isso, a questão central torna-se outra, pois é a ecologia que assume o protagonismo.

⁵³ É paradoxal que tal desconfiguração ocorra exatamente na mesma época em que emergem as preocupações ambientais, como será abordado na seção 2.2.

⁵⁴ Aqui considero, junto com Hansen (2002), os condomínios fechados, os centros comerciais e as “bolhas turísticas” como expressões desses enclaves urbanos.

Antes de abordar essa segunda fase, entretanto, será necessário tratar brevemente da perspectiva histórica brasileira desse primeiro momento pois, embora as questões urbanas daqui estivessem sob forte influência europeia, assentavam-se em um contexto bastante distinto.

2.2.1 A TRADUÇÃO DAS INFLUÊNCIAS EUROPEIAS NO BRASIL

No Brasil, o primeiro espaço público moderno concebido e criado para o lazer da população foi o Passeio Público do Rio de Janeiro, em 1783. A partir daí, e mais significativamente no século XIX, a arquitetura paisagística ganhou importância e começaram a surgir espaços com forte referência no urbanismo europeu. Bulevares, parques e praças públicas foram reproduzidos como um modo de identificação da sociedade urbana em formação com os valores europeus (MACEDO, 2015).

Nos primeiros séculos de colônia, o Brasil era predominantemente rural, com uma urbanização incipiente (ROMERO, 2009; MACEDO, 2015)⁵⁵. Mesmo as duas capitais, Rio de Janeiro e Salvador, não passavam de aglomerações urbanas modestas, verdadeiros entrepostos comerciais. Não havia presença de vegetação nas áreas urbanas centrais, pois o cultivo da vegetação era uma prática que ocorria nos quintais das casas e nas chácaras que circundavam os povoados. No centro urbano, os espaços públicos eram bastante módicos e ocupados por feiras, mercados, vendedores ambulantes e manifestações religiosas eventuais (MACEDO, 2015).

Só no final do século XVIII, com a abertura das minas de ouro nas vizinhanças do Rio de Janeiro e sua elevação a capital do Vice-Reinado, é que começou a surgir uma população urbana um pouco mais estável. Os singelos recursos que permaneciam na colônia passaram a ser concentrados no Rio de Janeiro e aplicados no seu desenvolvimento urbano, de modo ainda bastante tímido (MACEDO, 2015). Entre 1779 e 1783, foi construído o Passeio Público, implantado sobre o aterro do Boqueirão da Ajuda, que tinha sido feito para melhorar a conexão do núcleo

⁵⁵ Segundo Macedo (2015), Recife foi uma cidade que teve uma maior elaboração urbanística ainda no século XVII, no período de ocupação holandesa. Foi provavelmente a primeira cidade a ter arborização de rua no continente americano e teve o primeiro jardim zoobotânico construído no Brasil, no Palácio de Friburgo, frequentado pela alta sociedade da época. Ele foi destruído, contudo, logo após a saída dos holandeses de Pernambuco (GASPAR, 2009).

urbano com algumas aglomerações mais afastadas. Nas décadas seguintes, essa região foi intensamente urbanizada.

A instauração desse espaço (...) consiste num primeiro sinal de um novo modo de utilização e caracterização de um logradouro público. Pela primeira vez, o governo colonial preocupa-se oficialmente com a construção de um espaço livre moderno, edificado à semelhança dos da metrópole e destinado especificamente ao lazer urbano (MACEDO, 2015, p. 30).

Foi apenas na primeira metade do século XIX, contudo, que ocorreu uma transição urbanística em que as cidades brasileiras foram se alterando e se adaptando às exigências da sociedade moderna ocidental. Tais mudanças começaram a se configurar pela elevação do país a sede do reino, com a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808, e a posterior constituição do Império. “Essas mudanças introduzem novos hábitos e formas de concepção do espaço urbano e da arquitetura, muitas delas bastante estranhas à realidade tropical da antiga colônia” (MACEDO, 2015, p.31). A arquitetura recebeu uma forte influência neoclássica francesa e vários espaços foram transformados em jardins e praças ajardinadas. Em uma conjuntura bem diferente da europeia, contudo, as transformações urbanas dessa época ainda não se relacionavam a questões sociais, higiênicas ou estéticas, mas respondiam apenas ao propósito de figuração da sociedade europeia e de incorporação dos seus valores.

O processo de formação do espaço livre urbano e, portanto, da arquitetura paisagística, não foi decorrência de uma necessidade social premente. A população local, esparsa e pequena, tinha no seu cotidiano um constante relacionamento com o meio ambiente, com a vegetação tropical luxuriante, com as águas e animais (MACEDO, 2015, pg.29).

No contexto brasileiro, não fazia muito sentido a introdução de vegetação nas pequenas cidades. Com a forte presença da flora tropical, muitas vezes o mais desejável era sua erradicação, tanto para o cultivo da terra, quanto por questões de salubridade (MACEDO, 2015). A ausência da industrialização e de altas densidades construtivas e populacionais nas cidades brasileiras, condições essenciais para a criação dos parques urbanos na Europa, compunham uma realidade urbana muito distinta, na qual a relação cidade e campo ainda não tinha assumido os limites tão definidos do antagonismo moderno. Com isso, diversos espaços ajardinados criados nesse período, como o Passeio Público, foram direcionados para

o uso exclusivo da elite. Eram cercados, com restrição de uso e regras de comportamento. Ou seja, eram áreas públicas apropriadas para o uso privado de um grupo social.

Ao longo do século XIX, os espaços públicos foram lentamente difundidos nas cidades brasileiras. Entretanto, a ausência de demanda social por tais espaços, assim como a inexistência de uma tradição de uso e manutenção, fez com que muitos deles tivessem uma duração efêmera (MACEDO, 2015).

Não existem, em princípio, usuários para tal tipo de espaço, já que os períodos de ócio das famílias são despendidos intramuros, e a população utiliza o espaço público para negócios e para circulação, e não para o lazer contemplativo. A reunião pública fica restrita a festejos religiosos e, o hábito de passear em meio a espaços ajardinados, típico das massas mais favorecidas da cidade europeia da época, só lentamente é assumido pelas elites nacionais e depois pelo povo (MACEDO, 2015, pg.45).

A estética europeia dos jardins influenciou, portanto, principalmente as residências privadas – os palacetes urbanos e as chácaras suburbanas – que foram construídas pela elite brasileira emergente. Os jardins assumiam o papel de conformação e valorização da paisagem que ainda escondia atrás de si as mazelas coloniais. “O caráter do jardim é contemplativo, voltando-se para o flunar, para o encontro, para os almoços elegantes, bailes e convescotes de uma elite restrita, que se visita e vive em um mundo à parte do resto da população” (MACEDO, 2015, p.41).

Com a vinda da corte portuguesa e a independência do Brasil, no início do século XIX, investimentos públicos e privados foram direcionados ao Rio de Janeiro para que fosse transformado em uma capital à altura das cidades europeias. Ruas largas, arborizadas, edifícios monumentais e jardins foram construídos ao longo do século e criaram um cenário urbano que colaborava para a “identificação da pequena elite em emergência com seus pares europeus” (MACEDO, 2015, p.32). Nessa nova conformação da cidade, que acompanhava a consolidação e ascensão de uma elite urbana, as contradições socioespaciais eram manifestas, e as práticas figurativas da metrópole conviviam com práticas coloniais, como o serviço escravo, o comércio de ambulantes, os esgotos a céu aberto, etc (MACEDO, 2015).

O aumento e o enriquecimento da elite foram provocando mudanças de hábitos e, vagarosamente, ela passou a usufruir do espaço público. Na segunda metade do século XIX, surgiu, no Rio de Janeiro, o primeiro parque público formalmente conhecido como tal,

trazendo “a imagem idealizada do parque da grande metrópole moderna”: o Campo de Santana (MACEDO, 2015, p. 47).

Uma outra intervenção importante nessa época foi o reflorestamento do maciço da Tijuca. A montanha, que nesse período margeava a ocupação urbana, tinha sido devastada pela extração de madeira e pela monocultura, principalmente do café. Essa condição acabou por afetar os sistemas de captação de água que abasteciam a cidade, o que fez com que a região fosse declarada área a ser protegida por Dom Pedro II, em 1861, a partir de quando começou o processo de desapropriação e reflorestamento da região (PARQUE NACIONAL DA TIJUCA, s.d). Assim, a Floresta da Tijuca pode ser considerada uma das primeiras áreas protegidas do mundo e, embora não estivesse então inserida na cidade, foi recuperada e protegida por motivos essencialmente urbanos.

Já a partir do final do século XIX, foram realizadas transformações progressivas nas principais cidades brasileiras, marcadas pelas importantes mudanças políticas, econômicas e sociais provocadas pelo fim da escravatura em 1888 e pela proclamação da república em 1889. Essas transformações se intensificaram nas primeiras décadas do século XX, quando foram destruídas muitas estruturas coloniais e executadas obras viárias, de saneamento e embelezamento urbano. O capital imobiliário fez grandes investimentos nas principais cidades do país e novos bairros foram construídos, acompanhando as principais avenidas. Essas concepções figuram nos projetos de expansão urbana das cidades de Santos (1896-1910), de Vitória (1896), de João Pessoa, na época chamada Parayba do Norte (1913), de Recife (1910-1914) e de Porto Alegre (1913), assim como no plano da cidade de Belo Horizonte (1894-1897) (NASCIMENTO et al, 2013). Belo Horizonte, que foi planejada para ser a nova capital de Minas Gerais, representa bem esse processo de modernização republicano, com um traçado regular, ruas amplas, avenidas em diagonal, um grande parque central e conceitos de zoneamento, ainda que simplificados (NASCIMENTO et al, 2013).

As práticas higienistas europeias também foram adotadas no Brasil nesse período, quando afloraram os problemas sanitários e as epidemias nas capitais brasileiras⁵⁶. Associadas

⁵⁶ Sobre os problemas sanitários de São Paulo, por exemplo, Andrade descreve que “o uso de chafarizes para água e o de poços negros para dejetos e despejos era geral na cidade, cujo estado sanitário, entre 1887 e 1893, chegou a níveis insuportáveis: as febres palustres e de caráter infeccioso eram comuníssimas nas zonas ribeirinhas; os domicílios eram insalubres, úmidos e deficientes em instalações sanitárias (ANDRADE, 1966, p. 269 apud MELLO, 2008, p.113). ANDRADE, Francisco de Paula D. **Subsídios para o estudo da influência da legislação na ordenação e na arquitetura das cidades brasileiras**. Tese de Doutorado – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1966. 376p.

aos cortiços das classes populares que ocupavam os centros das cidades, foram o mote para que se produzisse uma limpeza social e uma segregação espacial, tal como ocorreu na Europa. As ações dos engenheiros sanitaristas protagonizaram as intervenções nas principais cidades, drenando áreas pantanosas, canalizando e retificando rios e córregos.

O engenheiro-urbanista Saturnino de Brito foi o nome mais importante da engenharia sanitária brasileira, responsável por projetos e intervenções em várias cidades, realizados entre fins do século XIX e as três primeiras décadas do século XX. Com muitos vínculos estabelecidos com a comunidade científica e técnica da Europa e dos EUA da época, Saturnino de Brito aliou as técnicas de saneamento às influências do planejamento e desenho urbano modernos. Segundo Nascimento et al (2013), o engenheiro se diferenciou pelo seu pensamento inovador em relação aos modelos do urbanismo higienista. Seu grande diferencial se refere ao "respeito ao patrimônio cultural e ambiental preexistente", como a proteção da vegetação no entorno das cidades, das áreas inundáveis, a criação de parques lineares ao longo dos rios urbanos, a proteção das características das ocupações já existentes, assim como a adaptação dos traçados viários à topografia e hidrografia originais (NASCIMENTO et al, 2013, p. 111).

No planejamento de Belo Horizonte, conduzido pelo engenheiro Aarão Reis, foi Saturnino de Brito quem dirigiu os projetos de abastecimento de água potável entre 1894 e 1895. Apesar de ter avaliado positivamente o traçado moderno proposto, o engenheiro sanitarista discordava da rigidez do esquema em relação à rede hidrográfica original, tendo proposto um outro traçado viário que valorizava a adaptação da geometria das ruas de forma a incorporar os cursos d'água ao plano urbano segundo a orientação dos fundos de vale. Sua proposta, contudo, não foi aceita e, em 1895, Saturnino de Brito deixou a comissão construtiva por desacordo com os engenheiros da equipe (NASCIMENTO et al, 2013). Os rios foram então completamente ignorados e apenas o Ribeirão Arrudas, principal curso d'água da cidade, foi inserido na malha urbana, fazendo a divisa entre as zonas urbana e suburbana, nas porções norte e leste da capital (BORSAGLI, 2016).

Nessa época, foram criados parques emblemáticos nas principais cidades, como o Parque Municipal de Belo Horizonte⁵⁷; o da Redenção em Porto Alegre; o 13 de Maio em

⁵⁷ O Parque Municipal Américo Renné Gianetti, mais conhecido como Parque Municipal, foi concebido junto com o projeto da cidade de Belo Horizonte. Projetado pelo arquiteto-jardineiro francês, Paul Villon, recebeu muitas influências do

Recife, entre outros (MACEDO, 2015). Na cidade de Belém do Pará, enriquecida pelo ciclo da borracha e tendo se tornado um dos mais importantes centros do país, “mais de uma dezena de espaços públicos da área central e vizinhanças (...) [foi] construída ou remodelada, formando um dos mais completos sistemas de áreas verdes públicas para lazer do período” (MACEDO, 2015, p. 51). Essas obras paisagísticas promoveram mudanças significativas na fisionomia urbana, estabelecendo um contraponto com a cidade antiga, que foi sendo substituída e adequada aos novos padrões da modernidade.

Com o crescimento das cidades, sua industrialização e a ascensão da classe média, os parques e outros espaços públicos passaram a ser mais amplamente utilizados. “O andar, o passear torna-se um hábito urbano; as praças ajardinadas e os parques são o ponto de encontro de famílias, o cenário de namoros, e dão origem ao tradicional *footing*” (MACEDO, 2015, p.48-49). Assim como ocorreu na Europa quase um século antes, os parques brasileiros também assumiram, nesse período, uma função civilizatória, em que projetos elaborados e normas estritas de uso pretendiam educar os usuários, induzindo hábitos de comportamento (MACEDO, 2015)⁵⁸.

Após a Primeira Guerra, a crescente industrialização e o crescimento das classes médias e operárias provocaram uma elevada urbanização que levou, pouco a pouco, à diminuição, ou até mesmo, à eliminação das áreas não construídas dentro das grandes cidades. Junto com essas transformações, as novas espacialidades e ritmos urbanos do século XX foram alterando os hábitos de uso dos parques públicos e, no lugar do flunar, ganharam protagonismo as práticas esportivas e as brincadeiras infantis.

Esse processo leva à destruição parcial ou total de muitos dos antigos logradouros (praças), que são transformados para a construção de quadras e *playgrounds*, bem como de escolas, teatros, postos de saúde e bibliotecas públicas. Observa-se que com a diminuição do hábito do flunar, em paralelo com o aumento do custo do solo urbano, o Poder Público prefere construir em áreas de sua propriedade, destruindo e reformando em nome da modernidade que se instala, em vez de adquirir novas áreas para a construção de novos equipamentos (MACEDO, 2015, p. 63).

urbanismo europeu e americano da época, tendo como referências as intervenções de Haussmann e os projetos de Olmsted, principalmente o do Central Park, em Nova York (PENNA; CASTRIOTA, 1992).

⁵⁸ “Sobre essa necessidade de formação de uma nova ética perante o espaço público, em 1903, é baixado pelo Serviço de Polícia, nos Bosques, Hortos, Jardins e Parques Municipais, um regulamento que exige do usuário um determinado comportamento, diferenciado do habitual, perante os novos, e agora cuidadosamente tratados, logradouros. É proibido jogar lixo, estragar ou retirar plantas, andar sobre gramados, fazer algazarra, penetrar no meio da vegetação, falar palavras de baixo calão, ter condutas imorais, comerciar, conduzir animais (inclusive cães) e muitos outros itens mais” (MACEDO, 2015, p. 51).

Já a partir da Segunda Guerra Mundial, ocorreu uma alteração do eixo de influência cultural no país, da Europa para os Estados Unidos, e o *American way of life* se disseminou entre as classes média e alta. O urbanismo recebeu, portanto, uma influência mista da Europa modernista e a americana. Com isso, iniciou-se a formação dos subúrbios, a verticalização construtiva e a incorporação dos equipamentos de lazer nas áreas internas das casas e edifícios privados, que substituíram as práticas antes inerentes aos parques públicos. A socialização, a prática de esportes e as brincadeiras das classes médias e altas se deslocaram para os jardins privados das casas unifamiliares e para as áreas de lazer dos edifícios residenciais. Tal fato, associado ao aumento do valor do solo urbano e ao fortalecimento do urbanismo neoliberal, levou à grande escassez de investimentos nos parques, praças e outras áreas públicas das cidades.

O aumento do número de itens voltados ao lazer caracteriza uma tendência social da iniciativa privada, que passa a se apropriar de deveres antes concernentes ao Estado, que agora está praticamente omissa em relação à questão do lazer urbano, apresentando-se com investimentos muito aquém do necessário para a implantação de novos espaços coletivos de lazer, tais como parques e praças (MACEDO, 2015, p.74).

Por outro lado, o urbanismo modernista teve importantes repercussões no Brasil, tendo Brasília como seu projeto emblemático, seguindo de forma notável os preceitos da Carta de Atenas⁵⁹.

[...] eixos viários de alta velocidade estruturam o espaço, articulando-se de modo a eliminar os cruzamentos (e as ruas); superquadras residenciais encontram-se separadas das áreas de trabalho e de lazer semanal; prédios administrativos, financeiros e comerciais estão posicionados em torno do cruzamento central; a zona de recreação rodeia a cidade na forma de um cinturão verde e um lago; e as *superfícies verdes se amalgamam com os volumes construídos* (HOLSTON, 2010⁶⁰ apud EUCLYDES, 2016, p.90, grifo meu).

Com os edifícios “amalgamados às superfícies verdes”, pretendia-se criar a “cidade parque” proposta por Le Corbusier. Diferentemente do urbanismo do fim do século XIX, contudo, as áreas verdes não deveriam cumprir apenas a função de embelezamento da cidade, mas deveriam ter utilidade, oferecendo “oportunidades de atividades saudáveis

⁵⁹ A Carta de Atenas foi um manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas, em 1933, que influenciou de maneira definitiva o urbanismo modernista.

⁶⁰ HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010 [1989].

ou de entretenimento útil ao habitante da cidade” (CIAM, 1933⁶¹, p. 17 apud EUCLYDES, 2016, p.89). Além do uso funcional do espaço, as áreas verdes tinham um papel de compensação, considerando a “justa proporção entre volumes edificados e espaços livres” como a “única fórmula que resolve o problema da habitação” (CIAM, 1933, p. 15 apud EUCLYDES, 2015, p.89). Assim como na proposta de Brasília, conjuntos habitacionais foram construídos em outras cidades a partir dos mesmos preceitos, imersos em áreas verdes. Os resultados foram, na maioria das vezes, desastrosos, tanto pela falta de implantação, quanto pela ausência de uma demanda efetiva. A maioria dessas áreas verdes dos conjuntos habitacionais acabou ocupada, tendo sido incorporada às unidades habitacionais, transformada em estacionamento, depósitos, etc. (MACEDO, 2015). Em Brasília, também,

[...] a generalidade, simplicidade e padronização do tratamento de tais espaços, aliadas a grandes áreas sem usos definidos, à segmentação social existente e à limitação de possibilidades de lazer e encontros, fortalecem o uso do único parque urbano construído no Plano Piloto – o Parque Rogério Python de Faria, mais tarde denominado Sarah Kubitschek (MACEDO, 2015, p.88).

Embora o plano de Brasília tenha se baseado nas premissas coletivistas e igualitárias das vanguardas modernistas, havia um descompasso em relação às intenções desenvolvimentistas do governo nacional, que valorizava a arquitetura moderna como estética industrial, privilegiando o automóvel e exigindo planejamento centralizado (EUCLYDES, 2016). Um ordenamento espacial autoritário que ensejava uma forte segregação social. Citando Holston⁶², Euclides argumenta que:

[...] o fato de o Plano Piloto estar “livre dos problemas que afligem outras cidades do Brasil – congestionamentos, altas taxas de criminalidade, miséria onipresente, precariedade dos serviços urbanos, poluição” – revela não a constituição da nova sociedade igualitária pretendida por seus idealizadores, mas sim o sucesso das estratégias estatais de manter “as forças da ‘desordem’ fora da capital e na periferia”. Nesse contexto, as áreas verdes e áreas protegidas, concebidas tendo como pano de fundo o lazer acessível a todos e o convívio entre pessoas de diferentes classes de renda, são igualmente mobilizadas pelas forças da “ordem”, apartando social e espacialmente moradores da capital e seus satélites (EUCLYDES, 2016, p.98).

⁶¹ CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA – CIAM. **Carta de Atenas**. [S.l.]: Iphan, online. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>>.

⁶² HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010 [1989].

Nessa época, também foram construídos alguns parques emblemáticos, como o Parque Ibirapuera em São Paulo e o Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro, que compuseram o contexto das transformações urbanas modernistas, em que era central a iniciativa de se criar pulmões verdes destinados ao uso pelas grandes massas e representativos do impulso modernizador do Estado brasileiro. O Aterro do Flamengo, especialmente, articula de maneira notável o pacto do progresso e da modernidade: a cultura do automóvel, a sociedade de massas, o instrumental racionalista e sua linguagem formal. “Como espaço social e educativo, o parque articula signos ambivalentes que representam um sonho de ordem social” (CAIXETA, 2002, p. 10). O projeto paisagístico do parque foi elaborado pelo maior expoente do paisagismo moderno no Brasil, Roberto Burle Marx, que projetou inúmeras outras áreas verdes no país e no mundo ao longo do século XX.

A partir desse período, a extensa urbanização relacionada ao avanço da industrialização provocou a conformação das áreas metropolitanas e a proliferação de periferias urbanas precárias, pouco integradas à dinâmica urbana. Segundo Monte-Mór, “a expansão do modelo fordista a partir dos anos sessenta, contrariamente à expectativa de maior inclusão social, resultou no agravamento das condições de exclusão urbana” (MONTE-MÓR, 2006, p.69). Em que pese a importância do processo de formação das periferias, as grandes transformações urbanas foram concentradas nas áreas centrais das principais cidades do país, particularmente as do Sudeste, reafirmando a estratégia da burguesia de consolidação “no espaço do poder” (MONTE-MÓR, 2006, p.71).

Os parques e áreas verdes, embora em muitos casos tenham sido criados sob as premissas sociais modernistas, também estavam, na maior parte das vezes, desvinculados das demandas sociais. Foram criados principalmente nas áreas mais nobres das cidades e com menor demanda, já que as classes altas e médias estavam cada vez mais voltadas para o lazer nos espaços privados ou nos espaços de consumo, enquanto as regiões ocupadas pelas camadas mais pobres foram sendo urbanizadas de maneira incompleta, sem acesso a serviços e equipamentos públicos (MONTE-MÓR, 2006). Os parques e praças tiveram, com isso, um importante papel na valorização de algumas áreas da cidade e nos processos consequentes de gentrificação, periferização e segregação social, relacionados à estratégia de produção do espaço urbano das classes dominantes.

2.3 SEGUNDO MOMENTO: A QUESTÃO AMBIENTAL E O PROTAGONISMO ECOLÓGICO

Um segundo momento chave que nos ajuda a recuperar as raízes das propostas de *trama verde e azul* é aquele em que ocorre o que Limonad (2010) chamou de “ambientalização do planejamento urbano”, que é precedido pela emergência da questão ambiental como preocupação global. Aqui não faz muito sentido a separação entre a história europeia e a brasileira já que, ao se localizar na segunda metade do século XX, em plena globalização, os contextos políticos, econômicos e ideológicos, assim como as tendências urbanísticas, incidem de maneira quase simultânea em todo o mundo ocidental, embora permaneçam suas especificidades. Portanto, o texto dessa seção será dividido em dois tópicos, sendo o primeiro referente à conformação do que pode ser chamado de campo ambiental e seus desdobramentos políticos, e o segundo, sobre a incorporação dessas questões na esfera do planejamento urbano.

A problemática ambiental se constituiu como campo político a partir dos anos 60 e 70 no seio do questionamento do caráter predatório do desenvolvimento capitalista, denunciado por um conjunto de movimentos sociais e culturais que emergiram ao redor do mundo nesse período. A expansão do capitalismo global e a exploração extensiva de recursos dos países ditos de terceiro mundo tinham como efeito a destruição das formas sociais não capitalistas de apropriação do território e a desestabilização dos sistemas ecológicos. Esse contexto ensejou a organização de movimentos de resistência social que lutavam por modos alternativos de apropriação dos espaços de vida (COSTA, 2008a; ACSELRAD, 2001).

Segundo Carvalho (2001), o movimento contracultural e o ideário emancipatório desse mesmo período marcaram a emergência do “campo ambiental”⁶³ que, segundo a autora, teve fortes relações com o movimento romântico europeu do final do século XVIII.

Traços centrais do repúdio romântico à uniformidade da razão, ao seu caráter instrumental, ao individualismo racionalista e à lógica do mercado podem ser observados em certas inspirações do ideal societário ecológico que se afirma como via alternativa contra os ideais de progresso e de desenvolvimento da sociedade capitalista de consumo (CARVALHO, 2001, p.57).

⁶³ “(...) a constituição de uma ética orientadora das relações sociedade-meio ambiente nas condições de modernidade, embora permeada por campos sociais correlatos, torna-se distintiva de um campo social específico, o campo ambiental. (...) Assim, o campo ambiental se constitui necessariamente engajado na disputa pelo poder simbólico de nomear e atribuir sentido ao que seria a conduta humana desejável e um meio ambiente ideal” (CARVALHO, 2001, p.37).

Os movimentos ecológicos que surgiram nesse período se integraram ao macromovimento contracultural protagonizado pela juventude das classes médias urbanas de muitos países da Europa, EUA e América Latina. Além da dimensão cultural, esse movimento possuía uma importante base política, ao se estruturar pela crítica à sociedade ocidental capitalista, apontando para outros modos de vida possíveis. Nesse período, a problemática ambiental foi levada para a esfera pública e assumiu um caráter internacional (CARVALHO, 2001). Citando Boaventura de Souza Santos, Carvalho argumenta que as três grandes dimensões às quais a modernidade demarca uma contraposição – a natureza, o selvagem e o Oriente – foram assimiladas e valorizadas pelos movimentos contraculturais, que buscaram sua inclusão nas novas identidades culturais (SOUZA SANTOS, 2000⁶⁴ apud CARVALHO, 2001). Dessa atitude contestatória decorreram, por exemplo, as propostas de volta ao campo e organização de formas alternativas de vida comunitária.

A questão ambiental foi inicialmente pautada por um forte caráter preservacionista⁶⁵, associado à necessidade de proteger partes do território da apropriação devastadora do capitalismo urbano-industrial global. Essa feição foi muito influenciada pelo surgimento do campo da *biologia da conservação*, disciplina científica que nasceu nos Estados Unidos no final dos anos 60, motivada pelas teorias ecológicas de populações e de biogeografia de ilhas. Tais teorias, dedicadas à preservação da biodiversidade biológica ignorando a importância do uso sustentável dos recursos, foram muito utilizadas na estratégia de criação de reservas naturais protegidas que visavam, sobretudo, delimitar áreas em que a atividade humana deveria ser interdita (DIEGUES, 2000).

No Brasil, as ações, entidades e movimentos ecológicos, assim como as instituições e políticas governamentais relacionadas ao meio ambiente começaram a se configurar de forma mais sistemática a partir dos anos 70, quando ocorreu também a Conferência de Estocolmo, em 1972, que foi a primeira grande reunião de chefes de estado para tratar das questões

⁶⁴ SOUZA SANTOS, B. **A crítica da razão indolente**; contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez Editora, v.1, 2000.

⁶⁵ Os termos preservacionismo e conservacionismo são considerados por muitos autores como opostos, já que o preservacionismo surgiu referindo-se à proteção estrita da natureza contra o desenvolvimento moderno, enquanto o movimento conservacionista, por oposição, foi criado com um enfoque muito relacionado ao uso adequado e criterioso dos recursos naturais, sendo considerado o precursor da ideia de desenvolvimento sustentável (DIEGUES, 2001). Sem embargo, a disciplina biologia da conservação, apesar do nome, adotou teorias relacionadas ao preservacionismo, já que se dedica essencialmente à proteção da biodiversidade, desconsiderando as necessidades e interesses sociais (DIEGUES, 2000). Por isso, algumas vezes, faço referências às estratégias preservacionistas de iniciativas de conservação, que são aquelas ditas pelo campo da *biologia da conservação*.

relacionadas à degradação do meio ambiente. Entretanto, a primazia da abordagem preservacionista acabou por promover, ou reforçar, a oposição entre a problemática urbana e a ambiental, uma das manifestações do antagonismo moderno entre cultura e natureza.

Na regulação urbanística brasileira, que também surgiu nessa época acompanhando o processo de modernização do espaço urbano para o estabelecimento das condições gerais de produção capitalista industrial, a temática ambiental aparecia apenas como referência aos atributos naturais condicionantes da ocupação do território, ao saneamento ou à criação de áreas verdes (COSTA, 2008b), nesse último caso, muito influenciada pelas estratégias conservacionistas⁶⁶ (EUCLYDES, 2016). No planejamento compreensivo, tributário do modernismo funcionalista, a lógica parcelar sintetizava-se na categorização do território em zonas com regulação específica de uso e ocupação do solo, e as áreas protegidas eram representadas, na maior parte das vezes, por zoneamentos de proteção ambiental. Esse planejamento urbano, ditado pelo regime militar, assumia uma perspectiva homogeneizante vinculada ao projeto hegemônico de desenvolvimento econômico expansivo (COSTA, 2008b).

Com o fim da ditadura, a partir de 1985, iniciou-se um novo período da política urbana brasileira, marcada pelo esgotamento do modelo de desenvolvimento e pela crise econômica e fiscal do Estado (ACSELRAD, 2001). Por outro lado, foi determinante o fortalecimento dos movimentos sociais que passaram a exercer pressão por maior participação social e igualdade de acesso à cidade nas políticas urbanas. Essas condições promoveram a ampliação da interlocução da sociedade com o Estado, que se tornou mais permeável às demandas sociais (COSTA, 2008a) e assumiu um lugar na mediação dos conflitos sociais, caracterizando uma situação de cidadania regulada (CARVALHO, 2001). Os movimentos sociais, por sua vez, ampliaram as iniciativas de articulação e formação de redes internacionais, marcadas por um forte pluralismo organizacional e ideológico (VIOLA; LEIS, 1995). Esse contexto também provocou a consolidação e expansão de entidades ambientalistas a partir do fortalecimento

⁶⁶ Aqui as estratégias conservacionistas se referem aos princípios da *biologia da conservação*, que influenciou muito a criação das áreas protegidas.

do discurso ecológico pelos movimentos sociais⁶⁷ e ONGs organizados em torno da temática ambiental, e pela fundação do Partido Verde⁶⁸.

O protagonismo das lutas ambientais na esfera política dos anos 80 se direcionou aos conflitos por acesso e uso dos recursos naturais, capitaneados por comunidades que se inseriam à margem do sistema capitalista, como os seringueiros, ribeirinhos, atingidos por barragens, entre outros. Evidenciando o conflito de interesses em torno da apropriação dos recursos e a diversidade cultural através da qual se constroem os diferentes sentidos sobre o meio ambiente e a natureza, essas lutas foram referenciadas no campo de ação política e intelectual como “conflitos socioambientais” (CARVALHO, 2001).

A visibilidade internacional das questões ambientais foi muito ampliada pela publicação, em 1987, do relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecido como Relatório Brundtland – Nosso Futuro Comum. A partir da sua publicação, generalizou-se o discurso do *desenvolvimento sustentável* que, segundo Costa, marcou “uma mudança de enfoque na definição da problemática ambiental, de visões eminentemente preservacionistas dos anos 1960 e 1970, à associação entre crescimento econômico e preocupação ambiental” (COSTA, 2008a, p.80). Embora no campo político tenha havido essa ampliação ou mudança de enfoque no que tange à questão ambiental, a visão preservacionista ainda se manteve (e se mantém) predominante em muitos casos, principalmente nas ONGs e instituições estatais, uma vez que os quadros técnicos e de direção dessas corporações possuem um grande número de cientistas naturais que tiveram formações acadêmicas bastante despolitizadas e descontextualizadas, conduzidas pelas teorias da *biologia da conservação*⁶⁹ (DIEGUES, 2000).

⁶⁷ Essa ascensão dos movimentos ambientalistas não se deu, contudo, sem conflitos internos ao campo dos movimentos sociais. De acordo com Carvalho, “a temática ecológica provocou resistência da parte dos movimentos de base e sindicais, que tendiam a ver a preocupação ambiental como exógena, de classe média. [...] Só a partir dos anos 90 [é] que os movimentos populares e sindicais se tornaram mais permeáveis à questão ambiental, incorporando, em muitos casos, essa dimensão em suas lutas e interesses específicos” (CARVALHO, 2001, p. 147).

⁶⁸ Citando Pádua (1991 apud CARVALHO, 2001), Carvalho afirma que “o PV no Brasil, bem como nos Estados Unidos, foi diretamente influenciado pelo exemplo europeu. Essa ponte é ainda mais direta se verificarmos que muitos dos militantes que estiveram na organização do PV foram os militantes de esquerda dos anos 60 que, exilados na Europa, retornaram ao Brasil com a anistia de 1979, trazendo as *ideias verdes* para a cena política brasileira dos anos 80. Essas ideias estão marcadas pelo debate europeu sobre ecologia e pacifismo e, sobretudo, por uma política inspirada na contracultura e na luta das minorias. Entretanto, é importante dizer que no Brasil, diferentemente da experiência europeia que os inspira, os movimentos ecológicos nem sempre se constituíram no guarda-chuva articulador de um conjunto amplo de lutas alternativas” (CARVALHO, 2011, p.178, grifo da autora). PÁDUA, J.A. **O nascimento da política verde no Brasil**: fatores endógenos e exógenos. In: LEIS, H. (org.). *Ecologia e política mundial*. Rio de Janeiro: Vozes/Fase/PUCRJ, 1991, p.135-162.

⁶⁹ Vários cursos de ecologia e conservação que têm a disciplina da *biologia da conservação* como base teórica são apoiados diretamente por grandes organizações conservacionistas internacionais (FONSECA; AGUIAR, 1995 apud DIEGUES, 2000).

Paralelamente à ampliação do debate internacional acerca das questões ambientais e à mudança de enfoque relacionada à ideia de *desenvolvimento sustentável*, é preciso apontar, com Acsehrad (2001), o reflexo da crise do Estado brasileiro desse período. O forte endividamento dos países periféricos, advindo da crise econômica que se disseminou pelo mundo ocidental a partir do final da década de 70, promoveu o abandono do modelo de Estado keynesiano e a incorporação do Estado mínimo tanto por governos conservadores quanto socialdemocratas. Nos países latino-americanos recém-saídos de regimes totalitários, esses princípios foram tomados como condição fundamental para o direcionamento à democratização. Em muitos países, essa transição neoliberal se refletiu, entre outras coisas, na retração das políticas públicas de planejamento urbano e regional, e na *modernização ecológica*⁷⁰ (EUCLYDES, 2016). Com isso, as políticas ambientais se viram marcadas pelo recurso crescente a fontes externas de financiamento, pela "consequente pulverização dos *locus* de produção das políticas", como também pela estratégia de desenvolvimento baseada na legitimação de projetos ambientalmente danosos (ACSELRAD, 2001).

O caráter destrutivo do desenvolvimento, acentuado pela crise econômica, provocou uma ainda maior resistência dos movimentos ambientalistas e sociais. Nesse contexto, ocorreu em 1992, no Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, mais conhecida como Eco-92. A Conferência produziu uma grande difusão da problemática ambiental e a ampliação do campo de diálogo entre os movimentos ecologistas, as lutas sociais e as instâncias governamentais. O processo trouxe à tona as divergências e disputas entre os atores e entidades ambientalistas, explicitando as diferenças de visão de mundo, de compreensão das relações das lutas sociais com as questões ambientais e de ação política. A interlocução dos movimentos civis nas instâncias preparatórias para a Conferência proporcionou, contudo, a constituição de um novo sujeito político que se unia pela crítica ao modelo hegemônico de desenvolvimento, fazendo um contraponto ao discurso do Estado e dos setores empresariais adeptos da *modernização ecológica* (VIOLA; LEIS, 1995).

⁷⁰ No âmbito empresarial, refere-se à internalização do discurso ecológico e dos custos de ações relacionadas à conservação da natureza, como estratégia de valorização dos produtos e de publicidade para o mercado "verde" (O'CONNOR, 1993). É possível referir-se à esse processo também como *capitalização da natureza* ou *fase ecológica do capital*.

Como resultado da Conferência, foram aprovadas a Declaração do Rio, com princípios sobre obrigações ambientais e direito ao desenvolvimento, a Convenção sobre Alterações Climáticas e a Convenção sobre a Conservação da Biodiversidade, assinadas por 154 países, além da Agenda 21, um protocolo de compromissos assinado por 179 países. Paralelamente aos documentos oficiais, a Conferência da Sociedade Civil agrupou 1.300 organizações e gerou a Carta da Terra, 36 tratados de ONGs e o relatório alternativo Meio Ambiente e Desenvolvimento: uma visão das ONGs e dos movimentos sociais brasileiros (CARVALHO, 2001).

Podemos confirmar, entretanto, passadas mais de duas décadas da Conferência, que as resoluções dali tiradas se mantêm pouco influentes no processo hegemônico do desenvolvimento capitalista, mas os conceitos cunhados tornaram-se referências e, principalmente, *slogans* para diferentes discursos ambientais.

[...] o debate ambiental da década de 1990 [...] pautou-se pelos conceitos lançados e/ou repercutidos pela Conferência, como *desenvolvimento sustentável*, *idades sustentáveis*, *cidadania planetária*, *responsabilidade global*, entre outros. Muitas dessas ideias passaram a constituir uma referência para as discussões e ações no campo ambiental (CARVALHO, 2001, p. 151, grifos da autora).

O conceito de desenvolvimento sustentável se disseminou nos debates e nos discursos ambientais, embora até hoje não exista clareza e muito menos consenso sobre seu significado. Ainda que utilizado como “expressão de generalizada aceitação por algum tipo de senso comum” (COSTA, 1999, p.61), a imprecisão do conceito é apontada por diversos autores que argumentam sobre sua utilização por diferentes matrizes discursivas vinculadas a distintos conteúdos e práticas⁷¹. O debate em torno da sustentabilidade incorpora, portanto, “discursos em disputa pela expressão mais legítima”, pois “é uma noção a que se pode recorrer para tornar objetivas diferentes representações e ideias” (ACSELRAD, 1999, p.80). Ainda segundo Acsehrad:

[...] ao contrário dos conceitos analíticos voltados para a explicação do real, a noção de sustentabilidade está submetida à lógica das práticas: articula-se a efeitos sociais desejados, a funções práticas que o discurso pretende tornar realidade objetiva. Tal consideração nos remete a processos de legitimação/deslegitimação de práticas e atores sociais (ACSELRAD, 1999, pg. 80).

⁷¹ Para um maior aprofundamento na questão ver Costa (2008a).

A distinção mais marcante entre as atribuições de sentido ao desenvolvimento sustentável refere-se à aceitação ou não do projeto de modernidade capitalista ocidental (COSTA, 1999). De um lado, o discurso desenvolvimentista, capitaneado pelo Estado e pelo mercado, advoga uma adequação dos rumos do desenvolvimento, apostando na readequação de processos, no “esverdeamento” de projetos e em propostas de eficiência ecoenergética, assegurando a perenização do projeto hegemônico de desenvolvimento. Do outro lado, protagonizado pelos movimentos sociais, estão as abordagens que rejeitam o projeto desenvolvimentista hegemônico e reivindicam na ideia de sustentabilidade um novo projeto de desenvolvimento assentado, principalmente, nos princípios de equidade e justiça social (ACSELRAD, 1999). Embora haja tal ambiguidade, ou disputa, em torno do sentido de desenvolvimento sustentável, é muito pertinente a afirmação de Acselrad, quando diz que

se o Estado e o empresariado – forças hegemônicas no projeto desenvolvimentista – incorporam a crítica à insustentabilidade do modelo de desenvolvimento, passam a ocupar também posição privilegiada para dar conteúdo à própria noção de sustentabilidade (1999, p.81).

Essa noção dominante de sustentabilidade se insere no processo que Escobar identifica como ecodesenvolvimentismo, em que os princípios do desenvolvimento clássico são reproduzidos, mas segundo uma nova lógica que possibilita reconciliar o antagonismo entre economia e ecologia (COSTA, 2008a)⁷². Nesse processo, a natureza é internalizada na lógica capitalista como condição de produção, promovendo o que Martin O’Connor (1993) denomina a *fase ecológica do capital*, na qual o discurso do desenvolvimento sustentável representa uma estratégia de reprodução e manutenção do capitalismo em nível global.

Em relação ao debate ambiental, no contexto da *fase ecológica do capitalismo*, “a imagem capitalizada da natureza convive com a disseminação da consciência ecológica e dos discursos baseados no desenvolvimento sustentável sem que ocorra, de fato, uma discussão política sobre a temática ambiental” (EUCLYDES, 2016, p.106). Os Estados se adaptam a tal fase submetendo-se a “processos de modernização ecológica” (HARVEY, 1996) por meio dos quais se munem de aparato burocrático e de legislação ambiental com vistas a alcançar

⁷² Costa apresenta os argumentos propostos por Escobar em dois dos seus textos: ESCOBAR, Arturo. Constructing nature: elements for a poststructural political ecology. In: PEET, Richard; WATTS, Michael. (Ed.). **Liberation ecology**: environment, development, social movement. Londres: Routledge, 1996, p. 46-68; e ESCOBAR, A. **Encountering development**. The making and unmaking of the third world. Princeton: Princeton University Press, 1995.

padrões que lhes conferem credibilidade junto a organismos políticos, econômicos e financeiros internacionais. O mercado passa de uma postura reativa à legislação ambiental para uma atitude de apropriação dessas normas tanto pela incorporação do discurso ambientalista na sua estrutura quanto pela influência que promove na definição das políticas públicas. As empresas internalizam a conservação da natureza em seus custos como publicidade voltada para o *mercado verde* e como investimento futuro para produção de mercadorias de maior valor (O'CONNOR, 1993).

A crítica de Escobar ao discurso dominante de desenvolvimento sustentável se baseia ainda no argumento de que é uma noção homogeneizante, que parte de uma racionalidade europeia de desenvolvimento imposta como aspiração global que desconsidera a existência e a sustentabilidade de culturas e realidades outras, que vivenciam e percebem de maneira diferente a ideia de desenvolvimento e a relação com a natureza. Essa tentativa de colonização de valores e aspirações tem como referência o mundo desenvolvido e, como seu oposto constituinte, a ideia de mundo não desenvolvido, recriando, portanto, as necessárias relações assimétricas de poder entre eles (COSTA, 2008a).

2.3.1 A "AMBIENTALIZAÇÃO" DO PLANEJAMENTO URBANO

Ao ampliar o campo da temática ambiental de um enfoque estritamente preservacionista à incorporação de ideais desenvolvimentistas, o debate em torno do desenvolvimento sustentável promoveu uma tensão no antagonismo entre as dimensões urbana e ambiental (COSTA, 1999). Em que pese o alargamento do campo dos estudos ambientais, a dimensão urbana ainda era “subestimada, as vezes inexistente ou, em uma perspectiva mais radical, até mesmo negada, [sendo apontada] como não-ambiental, não-natural” (COSTA, 1999, p.64). Por outro lado, o discurso ambiental passou a ser incorporado no campo do planejamento urbano “como se sempre tivessem sido uma e mesma coisa, de certa forma alheios à (tal) oposição conceitual” (COSTA, 1999, p.56).

A introdução do discurso ambiental no planejamento urbano é, portanto, decorrente das articulações políticas que buscaram dar legitimidade a práticas urbanas compatíveis com a perspectiva da perenização do desenvolvimento (capitalista), que tem na cidade seu *locus* privilegiado de reprodução, de acordo com os princípios da Agenda 21, resultante da Eco-92.

A “ambientalização do planejamento” (LIMONAD, 2010) se dá, portanto, a partir da incorporação do desenvolvimento sustentável como paradigma do desenvolvimento urbano, ainda que venha sendo utilizado, da mesma forma como discutido anteriormente para o conceito mais amplo de desenvolvimento sustentável (não necessariamente urbano), “sem grandes questionamentos acerca das formulações teóricas que lhe servem de suporte” (COSTA, 1999, p.56) e servindo de reforço positivo ou legitimando práticas muito distintas de produção do espaço urbano.

Acselrad (1999) propõe a identificação de três diferentes representações de cidade sustentável dentre os discursos da sustentabilidade urbana. A primeira, que o autor denomina “representação tecno-material das cidades”, relaciona a ideia de sustentabilidade à utilização de modelos de eficiência ecoenergética, que buscam minimizar o consumo de recursos materiais, otimizar os fluxos e reduzir desperdícios. As estratégias de desenvolvimento urbano, nesse caso, se apoiam “em bases científicas de um saber objetivo sobre fluxos e supostos equilíbrios e tendem a materializar-se em um conjunto de normas técnicas” que propõem “a organização racional do território” (ACSELRAD, 1999, p. 84). A segunda baseia-se na representação da cidade como “espaço da qualidade de vida” e refere-se principalmente às implicações sanitárias das práticas urbanas, associadas a modelos de ascetismo e pureza. Nesse grupo estariam também noções de sustentabilidade relacionadas ao patrimônio material e à construção de identidades, como estratégia de fortalecimento do sentimento de pertencimento dos habitantes à cidade e de promoção de uma imagem atrativa na disputa interurbana por investimentos. A terceira associa a ideia de sustentabilidade às condições de legitimação dos pressupostos das políticas urbanas. Relaciona-se à “viabilidade política do crescimento urbano, ou seja, das condições de construção política da base material das cidades” (ACSELRAD, 1999, p. 85).

Dessas representações de cidade sustentável, as matrizes discursivas relacionadas à ecoeficiência e à qualidade de vida passaram a ser amplamente incorporadas pelo planejamento urbano. Tangenciando ambas as representações, é possível propor uma outra matriz que também foi disseminada no campo do planejamento nesse período, vinculada aos princípios de preservação da biodiversidade urbana. Esse discurso foi defendido principalmente pelos “cientistas naturais” que passaram a ocupar cargos de direção nas entidades governamentais e não-governamentais conservacionistas (DIEGUES, 2000) e

influenciou os paradigmas do planejamento urbano. Como observa Acselrad (2015), diversos planos urbanos e regionais incorporaram uma racionalidade ecológica oriunda das ciências naturais e passaram a apresentar uma forte tendência à cientificação.

Nas diferentes representações da sustentabilidade urbana, mais uma vez as áreas verdes passaram a ser bastante valorizadas, e uma vasta bibliografia foi escrita sobre sua importância (TIERRA; GARCÍA-VERDUGO, 1994; PALOMO, 2003; RUEDA, 2007). Tierra e García-Verdugo (1994) apresentam a maioria dos argumentos propostos na literatura da época sobre essa temática. As áreas verdes são associadas à “qualidade ambiental das cidades”, por serem determinantes na termorregulação do clima, na retenção da poeira em suspensão, na diminuição dos ventos e da poluição sonora, incidindo diretamente no nível de conforto urbano, na saúde e bem-estar da população. Os autores argumentam também sobre sua importância como lugares de convivência, de agrupação e socialização, além de proporcionarem à população urbana a possibilidade de contato com a natureza. São ainda determinantes para a proteção ambiental, garantindo a preservação da flora e a existência de ambientes propícios para a sobrevivência, o estabelecimento, a alimentação e o desenvolvimento da fauna da região. Adicionalmente, a permeabilidade das áreas vegetadas, contrapondo-se com o ambiente construído das cidades, apresenta uma função hidrológica importante para a recarga dos lençóis freáticos e a proteção das nascentes.

Evocando estas ideias, a partir de meados dos anos 1990, começaram a ser desenvolvidos estudos e projetos relacionados ao planejamento das áreas verdes urbanas. A grande maioria desses trabalhos apresenta uma abordagem sistêmica, ou seja, análises do conjunto das áreas verdes, sua distribuição espacial e a conexão entre elas. Os enfoques variam entre os mais preservacionistas (FLORES *et al.*, 1998; JIM; CHEN, 2003; FRISCHENBRUDER; PELLEGRINO, 2006; UY; NAKAGOSHI, 2008; KONG *et al.*, 2010), os de cunho social, relacionados principalmente ao acesso da população às áreas verdes e à integração social que proporcionam (CHIESURA, 2004; GERMANN-CHIARI; KLAUS SEELAND, 2004; BARBOSA *et al.*, 2007) e outros com abordagem variada, embora, em sua maioria, possuam um forte apelo à ideia de preservação e valorização de paisagens (SEARNS, 1995; TAYLOR *et al.*, 1995).

A figura 13, a seguir, foi elaborada com o propósito de ilustrar a distribuição espacial e temporal desses estudos e projetos relacionados ao planejamento das áreas verdes urbanas.

Eles foram levantados por mim em trabalho anterior (OLIVEIRA, 2010) e durante o desenvolvimento desta pesquisa. Cada ponto amarelo se refere a um estudo ou plano e está localizado no mapa sobre a representação do país concernente, junto com a data de sua publicação. Esse levantamento não teve a pretensão de ser exaustivo, mas apenas de contribuir para a compreensão dessa esfera do planejamento.

Estão apontados na imagem trinta e cinco estudos e planos propostos entre os anos de 1995 e 2017 em todos os continentes. A partir disso, já é possível afirmar que o planejamento das áreas verdes urbanas se configurou como tendência global nas últimas décadas. A seguir, descrevo brevemente alguns desses projetos, com o simples propósito de traçar um panorama desse campo dos estudos urbanos.

Jim e Chen (2003) propuseram uma *rede de áreas verdes* em Nanjing, uma "cidade compacta" da China, a partir de princípios do campo da *ecologia da paisagem*. Já Uy e Nakagoshi (2008) e Kong et al (2010) advogaram o planejamento de *redes de áreas verdes* urbanas em cidades da China e do Vietnã.

Gómez et al (2001) apresentaram uma metodologia para ajudar na definição da quantidade e localização idônea das áreas verdes no município de Valência, Espanha, a partir de índices de conforto bioclimático.

Flores et al (1998) analisaram o *sistema de áreas verdes* da região Metropolitana de Nova York e propuseram um planejamento a partir de "princípios ecológicos dinâmicos e integrados espacial e temporalmente".

Thorén (2000) defendeu um método de avaliação da sustentabilidade das *estruturas verdes* urbanas, denominado "The green poster", desenvolvido na Noruega e aplicado em diversas cidades do país.

A relação entre distribuição das áreas verdes urbanas e integração social foi estudada por Germann-Chiari e Seeland (2004) em três cidades suíças. Barbosa et al (2007) avaliaram o acesso da população de Sheffield, UK, às áreas verdes públicas disponíveis e como ele varia entre os diferentes setores da sociedade. Também contrastaram os níveis de oferta de áreas verdes públicas com a disponibilidade de áreas verdes privadas a fim de verificar se a população que desfruta de maior acesso inclui aquelas pessoas que apresentam maior necessidade. Chiesura (2004) defendeu a importância da natureza urbana para o bem-estar

dos cidadãos e para a sustentabilidade da cidade, a partir de um estudo realizado em Amsterdã, Holanda.

Searns (1995) fez uma reflexão histórica da evolução tipológica e funcional dos *corredores verdes* em paisagens urbanas. Taylor et al (1995) apresentaram estudos de *corredores verdes* urbanos em quatro regiões metropolitanas do Canadá: a Região da Capital Nacional em Ottawa, Ontario; Calgary, Alberta; Saskatoon, Saskatchewan; e Toronto, Ontário. Os exemplos abordados demonstram uma mudança do desenho de paisagens urbanas de *cinturões* a *corredores verdes*. Tan (2006) apresentou uma *rede de corredores verdes* para Singapura, e Imam (2006), para uma área residencial no subúrbio do Cairo, Egito.

A cidade de Ottawa, Canadá, possui um Plano Diretor de Espaços Verdes (OTAWA, 2006) que apresenta uma abordagem em rede e propostas de conexão entre as áreas verdes urbanas e o espaço periurbano através *corredores verdes* multiuso (*multi-use pathways*).

A biodiversidade urbana e a importância das áreas verdes para sua preservação foram estudadas por Bryant (2006) e Angold et al (2006). Sandström et al (2006) analisaram a diversidade de aves nos diferentes tipos de áreas verdes da cidade de Örebro, Suécia.

No Brasil, Pilotto (2003) apresentou uma proposta metodológica de conexão das áreas verdes urbanas – Rede Verde Urbana (RVU) – e desenvolveu um modelo piloto para o centro urbanizado da cidade de Florianópolis. Frischenbruder e Pellegrino (2006) fizeram um levantamento dos projetos relacionados a *corredores verdes* potenciais em áreas urbanas e regionais no Brasil. Foram enviados 160 questionários a pessoas e instituições envolvidas nesses tipos de projetos no país, sendo os principais alvos os departamentos e laboratórios de universidades, organismos públicos, escritórios privados de arquitetura paisagística e planejamento urbano, além de organizações não-governamentais. As respostas permitiram a revisão de 50 casos, dentre os quais oito foram selecionados pelos autores por estarem em uma mesma região biogeográfica, apresentarem diferentes escalas e por terem alguma relação com áreas urbanizadas. Dentre os casos de estudo apresentados, quatro têm uma abordagem sistêmica das áreas verdes urbanas.

O primeiro deles é a Rede Hídrica Estrutural do Plano Diretor da cidade de São Paulo, desenvolvido pela Secretaria de Planejamento Urbano, aprovado e promulgado em 2002. O Plano propõe um programa de "espaços abertos" que preserva e restaura as áreas ciliares, com o objetivo de prover espaço para as enchentes recorrentes no verão, responsáveis pela

situação de risco natural mais importante da cidade. Entretanto, além desse objetivo específico, a rede de "espaços abertos" também inclui as vias principais com vegetação significativa e aquelas que podem receber vegetação, e ainda os parques existentes e as áreas verdes públicas.

O segundo projeto é o Índice de Qualidade Verde dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro, desenvolvido em 2000 pela Fundação Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro. O estudo, de enfoque regional, tem como objetivo identificar os espaços potenciais para compor *corredores verdes* que conectarão fragmentos remanescentes de Mata Atlântica no estado. Para além dessa configuração rural/regional, o projeto também trata de áreas de crescimento urbano na periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro. São áreas prioritárias para reflorestamento que, também, deverão atuar como zonas-tampão para as florestas remanescentes e proporcionar melhores condições para a "sustentabilidade dos ecossistemas".

O terceiro, é um projeto do próprio Frischenbruder (2001), em que ele faz uma análise da bacia hidrográfica do rio Anhumas, em Campinas, São Paulo, relacionada à sua condição ambiental e ao papel da conservação da natureza em áreas urbanas. Foi feito um inventário de áreas verdes desocupadas no meio urbano que poderiam ser restauradas para a realização das suas "funções ecológicas" e para servirem de conectores entre as áreas intra-urbanas e os fragmentos naturais na escala regional.

Moreiro et al (2007) identificaram as regiões prioritárias para a implantação de áreas verdes no município de Campinas, São Paulo, a partir de indicadores ambientais e sociais.

Por fim, em minha dissertação de mestrado, analisei a configuração da *rede de áreas verdes* de Belo Horizonte através de indicadores de sustentabilidade urbana e, a partir deles, identifiquei as regiões mais carentes desse tipo de espaço e aquelas com potencial de conformarem corredores verdes urbanos (OLIVEIRA, 2010).

A esses projetos somam-se a Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, na França, assim como o Anel Verde e a Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz, na Espanha, detalhados no primeiro capítulo.



Figura 13: Identificação de projetos com enfoque no planejamento espacial de áreas verdes urbanas e as datas de suas publicações.
Fonte: Elaboração própria, a partir de imagem de fundo Freepik. Setembro, 2017.

Ao analisar esse conjunto de trabalhos, identifica-se uma variação nas terminologias empregadas, embora mantenha-se como característica comum a adjetivação “verde”. Nos trabalhos datados da década de 1990, predominam os *anéis*⁷³ e *corredores verdes*⁷⁴; a partir dos anos 2000, torna-se mais frequente a abordagem de *sistemas ou redes*⁷⁵ *verdes* (e *azuis*, em alguns casos). Pode-se dizer que todos se relacionam a propostas de planejamento espacial integrado das áreas verdes, inicialmente periurbanas, demarcando o limite, a separação entre cidade e campo, como no caso dos *anéis verdes*, passando para a ideia da conexão intra-urbana, através dos *corredores verdes*⁷⁶.

A noção de *corredores verdes* foi desenvolvida inicialmente no campo da *biologia da conservação*, com o surgimento, na década de 80, da disciplina *ecologia da paisagem*⁷⁷. Seus princípios foram desenvolvidos por biogeógrafos e ecólogos americanos, especialmente Richard Forman e Michael Godron, para estudos preservacionistas, principalmente no âmbito do planejamento de áreas protegidas e reservas naturais. A *ecologia da paisagem* apoia-se na tese de que a fragmentação de habitats representa uma das principais ameaças à biodiversidade e que a conectividade, por sua vez, ao permitir o deslocamento entre fragmentos e o consequente aumento da área de vida das espécies e das possibilidades de trocas genéticas entre populações, é determinante para a conservação.⁷⁸ A disciplina propõe,

⁷³ São utilizados de maneira equivalente os termos *cinturão* ou *anel verde*. A opção por utilizar *anel verde* decorre do fato de ter aparecido com mais frequência na literatura consultada.

⁷⁴ A opção por traduzir o termo *greenways* como *corredores verdes* justifica-se por ser uma expressão melhor compreendida no contexto brasileiro, embora pudesse ser traduzido também como “caminhos verdes” ou “vias verdes”. Searns (1995) argumenta que existiram três gerações de *greenways*: inicialmente relacionavam-se aos “passeios verdes” dos séculos XVIII e XIX; posteriormente passaram a constituir as “vias verdes” (assim denominadas na Europa), entre os anos 1960 e 1985; e, a partir de meados dos anos 80, passaram a referir-se aos “corredores verdes urbanos multifuncionais”.

⁷⁵ Nesse conjunto consideram-se, também, as propostas de *malhas* e *tramas verdes*, entendendo que se relacionam à ideia de rede ou de um sistema interconectado.

⁷⁶ Taylor *et al.* (1995), ao analisarem estudos de quatro regiões metropolitanas do Canadá, mostraram, em meados dos anos 1990, uma evolução “do desenho de paisagens urbanas” de *cinturões* a *corredores verdes*.

⁷⁷ Embora o termo seja comumente atribuído à literatura desenvolvida por Richard Forman e Michael Godron, na década de 1980, ele já tinha sido introduzido antes, em 1938, pelo geógrafo alemão Carl Troll. Alguns autores diferenciam as duas abordagens como sendo, a primeira, de Troll, “a geográfica” e a segunda, de Forman e Godron, “a ecológica”. A “abordagem ecológica” ganhou, contudo, muito maior visibilidade, o que provavelmente se explica pela importância que tais paradigmas tiveram para os estudos de ecologia. Para uma explicação mais detalhada sobre o surgimento e o desenvolvimento dos estudos da *ecologia da paisagem*, assim como sua influência no planejamento territorial, ver Oliveira; Costa (2018).

⁷⁸ “Influenciada pela ecologia de ecossistemas, pela análise e modelagem espacial, essa abordagem da *ecologia da paisagem* tem como referência a teoria de biogeografia de ilhas. Proposta por Robert MacArthur e Edward Wilson em 1967, é considerada uma das formulações mais importantes da Ecologia, pois oferece um arcabouço teórico forte para relacionar padrões espaciais e processos ecológicos. A teoria propõe que a riqueza de espécies em ambientes insulares é determinada pelo balanço entre imigração e extinção, processos que variam de acordo com o tamanho e o isolamento da ilha. Na *ecologia da paisagem*, fragmentos de habitats continentais são vistos como ambientes insulares que têm em sua configuração e distribuição espacial – principalmente, no que se refere a tamanho e o grau de isolamento ou conectividade relacionada a

portanto, um modelo de organização espacial estruturado a partir de "fragmentos e corredores" (FORMAN; GODRON, 1986).

Quando surgiu, a *ecologia da paisagem* ainda estava muito voltada para o planejamento de reservas naturais em áreas rurais e para estudos de impacto ambiental, com grande enfoque na ideia de corredores ecológicos⁷⁹. A partir dos anos 90, entretanto, com a ascensão dos discursos relativos a cidades sustentáveis, o planejamento urbano passou a incorporar os paradigmas desse campo disciplinar e surgiram muitos estudos e propostas de *corredores verdes* urbanos. Os corredores ecológicos tiveram, portanto, seu escopo ampliado e passaram a ser considerados, de acordo com Ahern (1995), elementos lineares planejados, desenhados e manejados para múltiplas finalidades, sejam ecológicas, recreativas, culturais, estéticas ou outras propostas relacionadas à ideia de uso sustentável da terra. Segundo Toublanc e Bonin (2012), no final dos anos 90, a ideia de *corredores verdes* "tornou-se um motor de projeto nos campos do ordenamento territorial e do planejamento urbano; dois domínios impregnados da ideologia do desenvolvimento sustentável" (TOUBLANC; BONIN, 2012, p.11, tradução minha).

Como um desdobramento das propostas de *corredores verdes* urbanos, ainda a partir dos paradigmas da *ecologia da paisagem*, o planejamento passou a incorporar a ideia de integração, apostando na criação de um sistema interligado, uma *rede de áreas verdes* conectadas por corredores. Na *ecologia da paisagem*, a base de análise espacial é o modelo fragmento-corredor-matriz⁸⁰ (FORMAN, 1995), em que os fragmentos são as diferentes unidades morfológicas que podem ser diferenciadas no território; os corredores são as ligações entre eles; e a matriz é o complexo formado por fragmentos e corredores. Essa matriz espacial, considerada um mosaico heterogêneo, é a dimensão representada pelo conceito de paisagem do âmbito dessa disciplina⁸¹. A composição e a configuração da matriz (ou

outros de características semelhantes - um fator-chave na determinação de uma série de processos ecológicos" (OLIVEIRA; COSTA, 2018, p. 543, grifos meus).

⁷⁹ Os corredores ecológicos são definidos na legislação brasileira como "porções de ecossistemas naturais ou seminaturais, ligando unidades de conservação, que possibilitam, entre elas, o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies e a recolonização de áreas degradadas, bem como a manutenção de populações que demandam, para sua sobrevivência, áreas com extensão maior do que aquela das unidades individuais" (BRASIL, 2011).

⁸⁰ A expressão original é *patch-corridor-matrix*, sendo encontrada na literatura de língua portuguesa de duas maneiras: fragmento-corredor-matriz ou mancha-corredor-matriz.

⁸¹ Segundo Metzger (2001, p. 5), "a ecologia de paisagens lida [...] com as mesmas perguntas de outras disciplinas da ecologia, modificando apenas a perspectiva na qual elas são analisadas, inserindo-as num contexto espacial." A referência a esse contexto espacial é feita através do termo "paisagem". Por quê? Parece que o emprego desse termo se associa aos níveis

paisagem) são fatores determinantes para viabilizar processos ecológicos e a consequente conservação de espécies (METZGER, 2001).

A partir desses princípios, adaptados às dinâmicas urbanas, foram disseminadas propostas de *redes verdes* nos planos urbanísticos de diversos lugares do mundo. A expressão utilizada com mais frequência é *rede*, mas seu significado, relacionado à ideia de um sistema interconectado, se assemelha muito ao de outros termos também encontrados na literatura, como *malha* ou *trama*⁸², que inclusive podem ser considerados sinônimos em algumas traduções. Nesse conjunto podemos inserir, portanto, as propostas de *trama verde*, apresentadas no capítulo anterior.

Atualmente, tem-se popularizado a expressão *infraestrutura verde* que se relaciona à ideia de que algumas funções desempenhadas pela infraestrutura convencional podem ser realizadas por espaços e estruturas naturalizadas, a partir de sua base biofísica e de processos naturais. A *infraestrutura verde*, segundo Bonzi (2017), apresenta vantagens significativas, ao se contrapor à monofuncionalidade, à indiferenciação, aos altos custos, aos impactos ambientais e paisagísticos e à obsolescência das infraestruturas convencionais. Também muito influenciada pela *biologia da conservação* e especialmente pela *ecologia da paisagem*, a *infraestrutura verde* tem como princípio central a conectividade entre áreas verdes e a configuração espacial em rede (BONZI, 2017). Pode ser definida como uma

rede de áreas naturais e áreas abertas (*open spaces*) fundamentais para o funcionamento ecológico do território, contribuindo para a preservação dos ecossistemas naturais, da vida selvagem, para a qualidade do ar e da água e para a qualidade de vida dos cidadãos (FERREIRA; MACHADO, 2010⁸³, p.69 apud BONZI, 2017, p.16, grifos do autor).

Além da estratégia de organização espacial, a *infraestrutura verde* se relaciona também ao desenvolvimento e implantação de tecnologias de “mimetização e adaptação de

hierárquicos de organização tradicionalmente definidos pela ecologia – populações, comunidades, ecossistemas, paisagens (METZGER, 2001) – em que a paisagem é definida como uma área heterogênea composta por um agregado de ecossistemas em interação que se repetem de maneira similar por toda a sua extensão (FORMAN; GORDON, 1986). Ou seja, a paisagem é entendida como “‘uma’ escala de análise mais [ampla] (...) ‘um’ nível hierárquico justo acima do ecossistema” (METZGER, 2001).

⁸² *Malha*, *trama* e *rede* podem ser considerados sinônimos. A tradução do termo em francês *trame* para o português como *trama* se dá, principalmente, pela proximidade lexical.

⁸³ FERREIRA, J.C.; MACHADO, J.R. Infra-estruturas verdes para um futuro urbano sustentável: o contributo da estrutura ecológica e dos corredores verdes. **Labverde**. N.1, p.68-90, 2010.

funções ecológicas e hidrológicas”, relacionadas à ideia de serviços ambientais⁸⁴. A multifuncionalidade é um aspecto central, uma vez que um mesmo espaço configurado como *infraestrutura verde* pode desempenhar funções de drenagem, de regulação climática, estéticas, de lazer, mobilidade e proteção da vida silvestre, por exemplo. Outro ponto importante é a abordagem em diferentes escalas, do planejamento espacial territorial a tecnologias projetuais em escalas micro locais (BONZI, 2017).

A *infraestrutura verde* incorporou questões mais propriamente urbanas, contrapondo com o foco preservacionista das propostas anteriores. Fazendo referência à ideia da sustentabilidade e seus três pilares – ecológico, social e econômico – à *infraestrutura verde* são atribuídos, além dos objetivos ecológicos, propósitos sociais e econômicos. Para Toubanc e Bonin (2012), eles podem ser resumidos na manutenção dos espaços de amenidades e de paisagens características que compõem a identidade do território; na garantia do acesso aos rios e a outros lugares de interesse comum para todos os habitantes da metrópole; na oferta de um quadro de vida atrativo e de paisagens cotidianas de qualidade; e na promoção das produções agrícolas e florestais, das atividades turísticas e do uso econômico dos recursos energéticos.

Na França, tem havido uma distinção entre as propostas de *trama verde e azul* e de *infraestrutura verde e azul*, uma vez que a primeira tem se direcionado aos objetivos ecológicos, bem circunscritos, e a segunda tem assumido o lugar das abordagens funcionais, paisagísticas econômicas e sociais (TOUBLANC; BONIN, 2012)⁸⁵. A *trama verde e azul* tornou-se, em alguns casos, um dos elementos da *infraestrutura verde*, como no caso da metrópole de Lille, que veremos mais adiante (MEL, 2017).

Nesse sentido, proposta da Trama Verde e Azul da Região Metropolitana de Belo Horizonte se associa mais à ideia de *infraestrutura verde* do que à de *rede* ou *trama verde*, estes últimos relacionados prioritariamente a abordagens de cunho preservacionistas, com enfoque no planejamento de *corredores verdes*.

⁸⁴ O termo serviços ambientais, ou serviços ecossistêmicos, se popularizou a partir da publicação da Avaliação Ecológica do Milênio, em 2005, que foi uma importante avaliação dos impactos das atividades humanas no meio ambiente, feita por mais de 1.300 autores e colaboradores de 95 países. O conceito pode ser entendido como os benefícios que as populações humanas obtêm dos ecossistemas (PARRON *et al.*, 2015).

⁸⁵ Analisando essa separação temática das propostas, os mesmos autores argumentam que ela conduz a uma divisão do território que acaba por remeter à prática do zoneamento do urbanismo funcionalista, que consiste em proteger os espaços excepcionais em detrimento do resto do território, que fica deixado à mercê dos processos econômicos.

Embora a questão dos rios e das águas urbanas apareça de forma mais explícita nas propostas que levam também o adjetivo “azul”, ela vem sendo contemplada de maneira mais ou menos central na maioria desses estudos. Nas concepções de *redes verdes*, o sistema hídrico e as áreas ribeirinhas são considerados, na maioria das vezes, evocando suas funções ecológicas, paisagísticas e sociais (UY; NAKAGOSHI, 2008; GASTEIZ, 2012⁸⁶). As estratégias de *infraestrutura verde* talvez sejam as que possuem um apelo mais marcante em relação à problemática das águas urbanas, embora as abordagens tenham, em geral, um enfoque mais relacionado às tecnologias de armazenamento, absorção e drenagem das águas pluviais (CORMIER; PELLEGRINO, 2008).

Baptista e Cardoso (2013) argumentam que a emergência da questão ambiental, nas últimas décadas do século XX, levou a uma reconfiguração das abordagens dos sistemas fluviais urbanos. Por um lado, aumentaram as demandas da população relacionadas à qualidade das águas e à democratização dos espaços ribeirinhos, por outro, como argumenta Coy (2013), vem ocorrendo um “redescobrimto” do rio por parte dos políticos, dos planejadores e dos investidores. Esses novos interesses inserem-se, contudo, nas dinâmicas neoliberais de produção do espaço, promovendo ações muito diferenciadas nos distintos contextos sociourbanos. Ainda segundo Coy (2013), a relação dos rios com as cidades nas últimas décadas tem variado da decadência/degradação à revalorização/revitalização. Em alguns casos, os rios têm sido percebidos como lugares atrativos, funcionando como eixos de desenvolvimento urbanístico e de investimento imobiliário, servindo de âncora para projetos urbanos notadamente vinculados ao capital econômico (BAPTISTA; CARDOSO, 2013). Em outros, contudo, as propostas de reconfiguração da relação com os rios baseiam-se em abordagens de cunho ecológico e nas demandas populares de democratização do acesso e de apropriação dos espaços de interesse comum. O Drenurbs, que serviu de referência para a proposta da Trama Verde e Azul da Região Metropolitana de Belo Horizonte, pode ser identificado com as concepções de cunho ambiental e social.

⁸⁶ Sobre a Rede Verde e Azul de Bruxelas (GASTEIZ, 2012, p. 11).

2.4 O URBANO-NATURAL: UMA APOSTA POSSÍVEL A PARTIR DO PLANEJAMENTO?

A iluminação do passado nos ajuda a compreender que a criação e o uso das áreas verdes urbanas não são contingentes: elas estão inseridas nas dinâmicas políticas, econômicas e sociais próprias de cada época, que vão se modificando ao longo do tempo e do espaço.

A emergência do discurso do desenvolvimento sustentável na última década do século XX provocou um encontro de racionalidades supostamente distintas⁸⁷ e tratadas como antagônicas: a questão ambiental e a questão urbana. Nesse período, Monte-Mór (1994) escreveu um texto emblemático apontando exatamente a ausência de abordagens ambientais no âmbito dos estudos urbanos, bem no momento em que as questões ambientais e ecológicas globais emergiam, indicando transformações profundas na compreensão do processo de produção capitalista e na organização econômica e espacial da sociedade contemporânea. As áreas urbanas, entretanto, ainda eram vistas como espaços mortos do ponto de vista ecológico.

Mais recentemente, Monte-Mór (2015) retomou o tema, abordando o antagonismo *urbano-natureza* como fundamento do processo de acumulação capitalista. Para o autor, o entendimento da natureza como oposição ao espaço civilizado, exterior ao ser humano e à sociedade, produz uma alienação das populações em relação a seus espaços de vida, que é condição para a transformação dessa natureza em mercadoria. E, em um movimento cíclico, a extensão de relações mercadológicas às pessoas e à natureza reforçam a alienação recorrente de si e do mundo.

Natureza, pessoas e dinheiro transformaram-se em mercadorias fictícias, combinadas como recursos naturais, força de trabalho e capital, para criar um mundo abstrato e paralelo, “desenraizado” (POLANY, 2011⁸⁸), subordinadas assim ao processo de acumulação capitalista, hoje globalizado como nunca antes (MONTE-MÓR, 2015, p. 59).

Quando a problemática ambiental emergiu, em meados do século passado, “as questões urbanas eram vistas como alheias e mesmo perniciosas para a questão ambiental, e a natureza só aparecia como natureza produzida no seio das cidades, na forma de parques, praças e jardins” (MONTE-MÓR, 2015, p.63). O campo, as matas e as florestas não ocupadas

⁸⁷ Inspirado no título do texto de COSTA (2008b): “A trajetória da temática ambiental no planejamento urbano no Brasil: o encontro de racionalidades distintas”.

⁸⁸ POLANY, Karl. **A grande transformação**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

pelo ser humano civilizado, percebidas como redutos do mundo natural, se opunham ao espaço organizado e dominado pelo tecido urbano-industrial, equipado com os requisitos da vida moderna. Para o autor, parecia impossível “pensar em uma articulação íntima do espaço urbano com o espaço [entendido como] natural” (MONTE-MÓR, 2015, p.63).

Ainda em 1994, partindo da ideia da urbanização total de espaço (LEFEBVRE, 1999 [1970]), Monte-Mór defendia que o modelo territorial urbano precisava ser revisto, incorporando enfoques contemporâneos para outras ecologias urbanas ou metropolitanas não imobilizantes ou apáticas (SANTOS, 1990)⁸⁹, “em busca de alternativas múltiplas que garantam maior permeabilidade e integração entre o espaço natural e [o] espaço social” (MONTE-MÓR, 1994, p.176).

Assumindo uma abordagem crítica aos padrões hegemônicos que marcaram períodos passados, a análise passa a ser central nas diversas e múltiplas formas possíveis de produção e extensão do tecido urbano e seus impactos sobre o meio ambiente e [sobre as] condições de reprodução e conservação do espaço natural. (...) Novas formas de integração entre centros urbanos-metropolitanos e *hinterland* rural-região parecem desejáveis e mesmo inevitáveis, se nosso objetivo é buscar o aprimoramento das formas de ocupação e produção do espaço social. À urbanização extensiva é necessário corresponder uma *naturalização extensiva*, tanto para enfrentar problemas urbanos e ambientais ao nível micro, da vida quotidiana, quanto para enfrentar questões globais da crise ambiental e societal (MONTE-MÓR, 1994, p.177-178, grifos do autor).

Tendo como ponto de partida a incompletude e a precariedade da urbanização dos países da periferia capitalista, Monte-Mór (1994) defendia que novas formas espaciais precisariam ser criadas para compensar o alto preço pago pela forma agressiva e excludente desse processo intenso e rápido de urbanização, onde “a natureza transformada, ou o espaço intenso e extensamente urbanizado, é em geral suporte de vidas precárias e alienadas da produção do seu espaço de vida e do seu trabalho” (MONTE-MÓR, 2015, p.62). O autor advogava a necessidade de abordagens que relacionassem, por exemplo, a existência de “manchas de espaço natural”⁹⁰ nas cidades e sua implicação para a conservação da

⁸⁹ Milton Santos argumenta que os movimentos ecológicos, assim como a polícia, a religião, o consumo e a medicina, podem constituir sistemas e estruturas de enquadramento social que naturalizam as condições socioespaciais e arregimentam a passividade da população, gerando indivíduos conformados e conformistas.

⁹⁰ Ao se referir às “manchas de espaço natural” na cidade, Monte-Mór (1994) tomou como exemplo a Floresta da Tijuca, no Rio de Janeiro.

biodiversidade, assim como para a qualidade de vida, relacionada ao resgate do valor de uso do espaço urbano e do sentido social da propriedade.

Como visto na seção anterior, contudo, nesse mesmo período, a partir da última década do século XX, começaram a aparecer estudos com abordagens coincidentes com o que Monte-Mór defendia, relacionados ao planejamento das áreas verdes nas cidades. A maioria dos trabalhos se referia também à conexão dessas áreas através de corredores verdes, a partir dos princípios da *ecologia da paisagem* e da *biologia da conservação*, com o intuito de alcançar arranjos espaciais que favorecessem as dinâmicas ecológicas e a proteção da biodiversidade.

Se, em 1994, Monte-Mór aludia à necessidade de abordagens que promovessem maior integração entre “espaço natural” e “espaço social”, já em 2015, o autor considera que iniciativas nesse sentido têm conformado uma tendência global em busca de uma transformação qualitativa na organização do espaço urbano atual.

De fato, a naturalização do espaço urbano vem caminhando celeremente no mundo todo. A todo dia surgem novas experiências e práticas de inclusão da natureza no espaço de vida, e mesmo nos espaços da produção capitalista. Nos países incompletamente organizados, onde grande parte da população vive alienada e impotente face ao seu espaço de vida, a natureza é em geral apropriada de forma destrutiva e degradante. Mesmo assim, tentativas de reestruturar o espaço urbano-industrial em bases “sustentáveis” têm informado inúmeras experiências no mundo, tanto de organizações populares como de planejamento estatal (MONTE-MÓR, 2015, p.63).

Para Monte-Mór, essa tendência se insere em um movimento contemporâneo de repensar o sentido de natureza para além da lógica simplória da acumulação capitalista de permanente transformação do mundo em valor e mercadoria ou daquela que vê a natureza de forma intocada. “Natureza e espaço social precisam agora interagir e se reconhecerem” (MONTE-MÓR, 2015, p. 62). A percepção da natureza como espaço de vida é central para o combate à alienação “de si ou do mundo, ou melhor, dos dois” (MONTE-MÓR, 2015, p. 62). Essa interação virtual, utópica, que supera o *urbano-industrial* é nomeada por Monte-Mór como *urbano-natural*:

[...] se o urbano-industrial vem produzindo de forma hegemônica o espaço em que vivemos, parece que só o *urbano-natural* pode garantir o espaço em que podemos viver. A chamada sustentabilidade urbana demanda o resgate radical da natureza, uma imbricação do tecido urbano com o espaço natural, a extensão da natureza dentro do urbano extensivo. Assim, o urbano que se anuncia é também o urbano-

natural, cada vez mais fortemente impregnado na vida cotidiana, na produção de alimentos, nos parques lineares, nas matas urbanas, nos espaços de apropriação coletiva – espaços (e objetos) comuns (MONTE-MÓR, 2015, p.63, grifo do autor).

Embora reconheça ser complicado para países subdesenvolvidos, tal como o Brasil, considerar essa virtualidade pelo fato de a exploração dos recursos naturais e da mão de obra ainda ser muito grande, com populações pobres, subjugadas e alienadas, Monte-Mór aposta nos movimentos contra-hegemônicos que propõem outras compreensões do mundo: tanto os movimentos que surgiram com a emergência da problemática ambiental quanto aqueles que ganharam força a partir da organização e ampliação dos ativismos sociais, que hoje têm voz expressiva na resistência e na luta pela emancipação socioeconômica, pela autonomia e pela apropriação coletiva dos espaços de vida. Monte-Mór aponta que iniciativas populares e estatais têm sido conduzidas nesse sentido.

Esta pesquisa, contudo, problematiza iniciativas e propostas de planejamento que, na maior parte das vezes, são conduzidas pelo Estado ou pela academia. Cabe a reflexão, portanto, sobre a capacidade dessas propostas promoverem transformações nas precárias condições urbanas atuais, apontando novos significados para as relações urbano-natureza, cidade-campo. Para isso, é pertinente perguntar: quais as limitações dessas propostas? Quais as críticas que já lhes foram atribuídas? Qual o alcance do planejamento de base urbano-ambiental?

Em que pese a existência de uma vasta bibliografia crítica sobre a produção do espaço urbano no seio da sociedade capitalista e o papel do planejamento como instrumento de manutenção e organização desse projeto de sociedade, assim como do potencial de transformação social das propostas mais subversivas, a maior parte das reflexões não aprofunda na problematização das proposições “ambientais-urbanas”, como se por sua premissa benéfica estivessem imunes a tais críticas.

Uma vez localizada essa lacuna analítica, proponho a seguir um exercício de reflexão crítica a partir de autores da *economia política da urbanização* e do *planejamento urbano crítico*, além de algumas contribuições do campo da *ecologia política*.

Como foi visto na seção anterior ao abordar a incorporação da ideia de sustentabilidade no planejamento urbano, a maioria dos projetos de cunho ambiental no âmbito urbano possui um caráter tecnicista, relacionado às matrizes discursivas da eficiência

energética, da qualidade de vida ou da conservação da biodiversidade, com forte apelo positivo. Em relação às áreas verdes urbanas, a escassez, a distribuição ou o acesso a elas têm sido considerados fatores contingentes na maioria dos casos, sem que se faça uma análise crítica das dinâmicas que vêm determinando tais conformações socioespaciais. Como soluções para os problemas ambientais-urbanos, dissemina-se a ideia de que um bom plano, feito a partir de análises espaciais com tecnologias modernas e orientado por indicadores adequados seria suficiente para garantir um melhor arranjo espacial (ou paisagístico, como referido em muitos casos), determinante para a conservação da natureza, a melhoria da ambiência urbana e da qualidade de vida da população. Nessas abordagens, que Acsehrad (2015) chama de cientificação do planejamento, está embutida a noção bastante polêmica de que existiria um consenso em relação ao ambiente urbano ideal.

Podemos dizer que muitos, se não a maioria desses estudos e planos, se fundamentam na perspectiva do planejamento físico, baseado na lógica da forma e do desenho urbanos, privilegiando resultados preestabelecidos pelo urbanista/especialista. Tais enfoques, comuns ao planejamento paisagístico, ecológico ou sustentável, ao priorizar as formas e padrões espaciais, usualmente não se dedicam às questões sociais, políticas e estruturais. Baseiam-se, em geral, em uma racionalidade positivista, científica, em que prevalece o saber técnico-instrumental baseado em fundamentos teórico-metodológicos das ciências naturais (LIMONAD, 2015). Nos casos apresentados no item 2.3.1, tais fundamentos se relacionam, prioritariamente, ao campo da *biologia da conservação* e da *ecologia da paisagem*.

Suas proposições e elaborações são “técnicas, de caráter prescritivo e normativo, com soluções acabadas em si mesmas” e “a sociedade, as especificidades histórico-geográficas e o contexto socioeconômico funcionam apenas como base de informação” (LIMONAD, 2015, p. 79). Na maior parte das vezes, na produção das propostas não há participação e interferência dos grupos sociais envolvidos, sendo, por isso, em sua maioria, muito pouco aplicáveis, já que funcionam bem no desenho, no mapa, mas são muito descolados da realidade social. O caráter do plano fechado em si, como um produto acabado, enrijece a possibilidade de adequação às mudanças de conjunturas e demandas que possam surgir ao longo da implementação. E, como diz Limonad, “a responsabilidade do autor, do planejador, se encerra no plano em si. Os problemas porventura decorrentes não são de sua responsabilidade” (2015, p. 79-80); afinal, o problema é a realidade que não cabe no plano.

Nesse conjunto, segundo Limonad (2015), inserem-se tanto os planos higienistas e de embelezamento urbano do século XIX como o urbanismo modernista do século XX que, como vimos, não deixam de ser raízes das propostas contemporâneas do planejamento das áreas verdes urbanas. De fato, assim pode ser considerado qualquer plano que não resulte de um processo mais coletivo ou compartilhado de construção e implementação.

Para Hall, essas experiências nem mesmo podem ser consideradas “planejamento urbano, mas um gênero de desenho urbano baseado em um paradigma racionalista abstrato” (HALL, 2014⁹¹ apud LIMONAD, 2015, p. 81). É preciso considerar, entretanto, que se está fazendo uma generalização das abordagens do planejamento físico, sem considerar que, em cada uma das experiências, haverá diferenças em relação à relevância atribuída ao desenho urbano, à consideração das dinâmicas socioespaciais e ao envolvimento da sociedade no processo. Neste sentido, em relação aos casos mencionados, embora indiquem uma tendência a abordagens mais tecnicistas, seria necessário um conhecimento mais aprofundado para determinar se são apenas planos abstratos ou construções mais compartilhadas, o que foge das possibilidades e objetivos desse texto.

É possível apontar, também, uma associação dessas propostas ao que Harvey chamou de “utopia da forma espacial”, uma vez que “a temporalidade dos processos sociais, a dialética da mudança social – a história real – são suprimidas, ao passo que a estabilidade social é garantida por uma forma espacial fixa” (HARVEY, 2015, p. 213). Ou seja, ao adaptarem princípios das ciências naturais para pensar a organização do espaço urbano sem se ater às dinâmicas sociais de produção desse espaço – estruturantes tanto para a reprodução do capitalismo global quanto para qualquer perspectiva de transformação social e espacial – essas propostas se encerram em um horizonte utópico. Ao abordar o fracasso das tentativas históricas de materialização de tais utopias, o autor argumenta sobre sua contradição fundamental.

As utopias da forma espacial pretendem tipicamente estabilizar e controlar os processos que têm de ser mobilizados para virem a se concretizar. Logo, no próprio ato de realização dessas utopias, o processo social toma as rédeas da forma espacial com que se pretende controlá-lo (HARVEY, 2015, p. 228).

⁹¹ HALL, P. (1988). *Cities of tomorrow*. Chichester: John Wiley & Sons Blackwell, 2014.

Um outro aspecto da crítica se refere à perspectiva naturalista de muitos desses planos, na qual o olhar sobre a realidade é restringido pelas lentes ecocêntricas (FOLADORI, 2005). Tais abordagens possuem, em geral, uma baixa densidade reflexiva do ponto de vista das ciências sociais, característica compartilhada no âmbito do desenvolvimento urbano sustentável em geral. Os posicionamentos ecocêntricos compreendem a natureza como uma esfera separada da sociedade e, portanto, não se dedicam ao questionamento do modelo civilizatório capitalista. Ao lidarem com os problemas ambientais em seu sentido restrito, desconsideram os processos sociais que são estruturais para a produção do espaço urbano e as questões ambientais correspondentes. Acsehrad contribui para essa crítica ao dizer que

na ausência de remissão aos atores e às lógicas sociais sobre as quais se constrói tal racionalidade, a transposição acrítica de conceitos das ciências naturais ao planejamento territorial levará, via de regra, à desconsideração da complexidade social sobre a qual incidem os instrumentos do que passou a entender-se por “políticas ambientais” (ACSELRAD, 2015, p. 27).

Por outro lado, nas abordagens baseadas na ideia de modernização ecológica, como visto anteriormente, a sustentabilidade almejada não atrita com a aceitação implícita do modelo civilizatório capitalista como contexto geral. Nesse sentido, Milton Santos defende que os próprios movimentos ecológicos frequentemente assumem um papel importante na alienação e desmobilização social:

Os movimentos ecológicos que naturalizam a questão das relações homem/natureza, ou que apresentam o problema como tópico e técnico, terminam por ser coadjuvantes eficazes no processo de alienação que ajuda a criar nas cidades indivíduos aparentemente ativos, mas realmente apáticos (SANTOS, 1990, p.190).

Um outro aspecto importante para esta reflexão é a própria crítica às políticas ambientais conservacionistas, muito bem elaborada por Diegues (2000). Em geral baseadas nos princípios da *biologia da conservação*, possuem uma concepção tecnocrática e positivista – e, muitas vezes também neoliberal – como se as questões ambientais pudessem ser solucionadas por técnicas modernas ou pelo mercado. Com isso, frequentemente as teorias conservacionistas não estabelecem diálogo com as teorias sociais.

Embora existam diversas definições de conservação, muitas que tratam do uso humano dos organismos e ecossistemas, incluindo o conceito de desenvolvimento

sustentável, Diegues argumenta, a partir de Sunkel (1986)⁹², que a conservação, na prática, se limita às “atividades de proteção, manutenção e restauração do mundo natural (...) sobretudo à implantação de áreas protegidas, corredores ecológicos, etc., desconectadas das aspirações e necessidades das populações locais” (DIEGUES, 2000, p. 2).⁹³

Por terem sido elaborados com forte protagonismo das ciências naturais, os modelos atuais de conservação têm sido marcados, segundo Diegues (2000), pelo reducionismo metodológico da racionalidade cartesiana e positivista. Ao tentarem “descobrir a verdadeira natureza da realidade, a fim de prever e controlar os fenômenos naturais”, os cientistas acreditam estar separados dessa realidade que eles desagregam para, depois, reordenar “como generalizações ou leis” (DIEGUES, 2000, p. 14). Essa visão parcial, ao se fechar em si mesma, evita a construção de uma análise crítica e ignora alternativas, outros modos de ver o mundo e de estabelecer relações com o tempo, o espaço e os demais seres. Na perspectiva naturalista, que Foladori (2005) chamou de “ecocentrismo”, e Diegues (2000) de “reducionismo biológico”, os modelos têm sido incapazes de incluir as questões sociais. “Compreende-se assim que os ecólogos tenham preferido deixar o homem de fora dos ecossistemas, pois a sua inclusão introduz variáveis socioculturais de análise complexa” (DIEGUES, 2000, p. 15).

O campo disciplinar da *biologia da conservação* surgiu nos Estados Unidos no final dos anos 60, dedicado à elaboração de estratégias de conservação das áreas protegidas, centradas no tamanho e na forma dessas reservas naturais, no estabelecimento de corredores ecológicos e na avaliação do risco de extinção das espécies. A *biologia da conservação* americana, ao não considerar o estudo das interações entre as populações humanas e os ecossistemas, se distingue radicalmente de outras linhas, como a ecologia social, que surgiu na Índia na década de 80⁹⁴. Esse modelo de estabelecimento de parques e reservas naturais desabitadas parte do princípio preservacionista fundador, de separação entre sociedade e

⁹² SUNKEL, O. Beyond the world conservation strategy: integrating development and environment in Latin America and the Caribbean. In: GARDNER, J.; MUNRO, J. **Conservation with Equity**. Proceedings of the Conference on Conservation and Development. Ottawa: IUCN, 1986.

⁹³ Como abordado no capítulo anterior, Diegues aqui se refere a uma abordagem preservacionista da conservação.

⁹⁴ A ecologia social “afirma que as sociedades tradicionais requerem alta diversidade de recursos naturais e que estas (sic) sociedades ainda existem porque desenvolveram práticas culturais de utilização dos recursos que mantêm a biodiversidade. Consequentemente, assegurar a sobrevivência dessas práticas é um excelente método para conservar a diversidade biológica” (DIEGUES, 2000, p. 11).

natureza. Embora tenha sido um modelo surgido nos EUA, ele foi sendo adotado como uma solução universal em diversos outros países e sociedades com características ecológicas e sociais diferentes, desconsiderando ou invisibilizando suas singularidades⁹⁵. Essa importação do modelo de conservação norte-americano acabou gerando impactos sociais negativos e diversos conflitos em outros países⁹⁶, tendo sido uma ação qualificada por alguns autores como neocolonialista (DIEGUES, 2000). Segundo Larrère:

A idéia de uma “wilderness”⁹⁷ onde o homem é somente um visitante é uma representação urbana de uma natureza longínqua... Conjugando etnocentrismo e imperialismo, a política de preservação da “wilderness” é um luxo dos países ricos e desenvolvidos que não é acessível aos países pobres, e lhes é prejudicial quando aplicada (LARRÈRE, 1997⁹⁸, p.186 apud DIEGUES, 2000, p. 8).

Além dos impactos e conflitos gerados, em muitos casos os modelos não têm aplicabilidade nos contextos aplicados ou as tentativas de implantação são fracassadas porque, mais uma vez, as realidades não cabem na teoria. Na maioria das vezes, contudo, as causas são atribuídas “à falta de financiamento, de pessoal técnico, de fiscalização adequada” (DIEGUES, 2000, p.3). Em relação à inaplicabilidade no caso brasileiro, Fonseca e Aguiar (1995) argumentam:

Considerando que são somente cerca de 1,5 milhão as espécies até agora descritas pela ciência (...) as técnicas desenvolvidas pela biologia da conservação possuem hoje baixo grau de aplicabilidade no Brasil e nos trópicos em geral... Em resumo, as técnicas sofisticadas desenvolvidas no âmbito da biologia da conservação serão de aplicabilidade limitada se não dispusermos, concomitantemente, de dados sobre o que pretendemos conservar e quais locais devem ser alvo dos principais esforços nesse sentido (FONSECA; AGUIAR⁹⁹ apud DIEGUES, 2000, p.13).

Nesse sentido, é possível argumentar que a aplicabilidade é ainda menor no âmbito urbano, considerando o déficit de informações sobre a diversidade e a ecologia da biota

⁹⁵ As organizações e agências conservacionistas internacionais (como a Conservation International, a United States Fish and Wildlife Service e o Fundo Mundial para a Natureza, entre outras) tiveram um papel importante na difusão e até mesmo imposição dos modelos norte-americanos ao apoiarem diretamente cursos em universidades (como no caso da Pós-Graduação em Ecologia, Conservação e Manejo da Vida Silvestre, da UFMG) e projetos de outras instituições envolvidas com o tema (DIEGUES, 2000).

⁹⁶ Diegues cita diversos trabalhos que discutiram essa inadequação e os conflitos à ela relacionados (2000, p.3-4).

⁹⁷ O autor se refere à ideia de um mundo selvagem, intocado.

⁹⁸ LARRÈRE C. C. **Du bom usage de la nature**: pour une philosophie de l’environnement. Paris: Alto Aubier.

⁹⁹ FONSECA, G.; AGUIAR, L. Enfoques interdisciplinares para a conservação da biodiversidade: a experiência do Programa de Pós-Graduação em Ecologia, Conservação e Manejo da Vida Silvestre da UFMG. In.: **Abordagens interdisciplinares para a conservação da biodiversidade e dinâmica do uso da terra no Novo Mundo**. Belo Horizonte: Conservation International-UFMG-University of Florida, 1995.

urbana. Nas cidades, os princípios de conservação só fazem sentido se forem ampliados e vinculados a perspectivas sociais, relacionadas às práticas e experiências que proporcionem melhores condições de apropriação do espaço e do tempo na vida cotidiana.

Outra crítica importante às iniciativas de conservação é que muitas vezes são marcadas por uma arbitrariedade implícita na definição da “natureza digna de preservação”. O Estado, fundamentado muitas vezes pela academia e por organizações preservacionistas, define e delimita uma natureza representativa da nação que deve ser protegida, e uma natureza ordinária, mero recurso produtivo (EUCLYDES, 2016). Essas práticas são também muitas vezes marcadas pelo autoritarismo institucional, que desrespeita os direitos civis das populações locais promovendo seu deslocamento forçado e ignorando suas formas de conhecimento (DIEGUES, 2000)¹⁰⁰. Essa é uma característica comum ao planejamento físico, como falamos anteriormente, já que as propostas são facilmente desenhadas nos mapas, embora, em geral, bastante descoladas da realidade.

Em relação à *ecologia da paisagem*, viu-se, anteriormente, que constitui uma linha da ecologia surgida a partir da *biologia da conservação*, que inspira muitos estudos de planejamento das áreas verdes urbanas. Diegues (2000) considera que essa disciplina traz um novo enfoque conservacionista, com uma aposta mais democrática e participativa, já que a presença humana é elemento central para o conceito de paisagem. Ainda que existam diferentes entendimentos, muitas vezes conflitivos, o autor defende que a

noção de paisagem como um mosaico de habitats e de *lugares*, desde os mais intocados aos mais domesticados pelas comunidades tradicionais, tem-se tornado cada vez mais importante para a conservação. Nesse sentido, pode-se considerar uma área protegida como um conjunto desses mosaicos em que a presença humana é fundamental como elemento burilador do ambiente (DIEGUES, 2000, p. 28, grifo do autor).

Considero, contudo, que o autor tenha feito essa defesa em um momento em que o campo disciplinar da *ecologia da paisagem* ainda estava sendo estabelecido, já que, finalmente, ele não adquiriu tais enfoques mais antropocentristas. Faço essa consideração porque, na maioria dos estudos realizados nas duas primeiras décadas do século XXI, em que são utilizados os princípios da *ecologia da paisagem* para o planejamento territorial de áreas

¹⁰⁰ Durante o regime militar essas práticas autoritárias se fortaleceram no Brasil. As áreas protegidas e as políticas ambientais foram decididas e impostas sem qualquer consulta à população (DIEGUES, 2000).

protegidas ou áreas verdes urbanas, o mosaico (ou a paisagem assim entendida) tem sido tratado como um pano de fundo, uma matriz, onde se inscrevem as áreas protegidas e os corredores ecológicos, pensados a partir dos mesmos fundamentos preservacionistas tradicionais. Como abordado no item 2.3.1, a paisagem é entendida apenas como uma escala de análise mais ampla, “um nível hierárquico justo acima do ecossistema” (METZGER, 2001). As representações do modelo macha-corredor-matriz, que é a base de análise espacial da disciplina, confirmam este argumento.

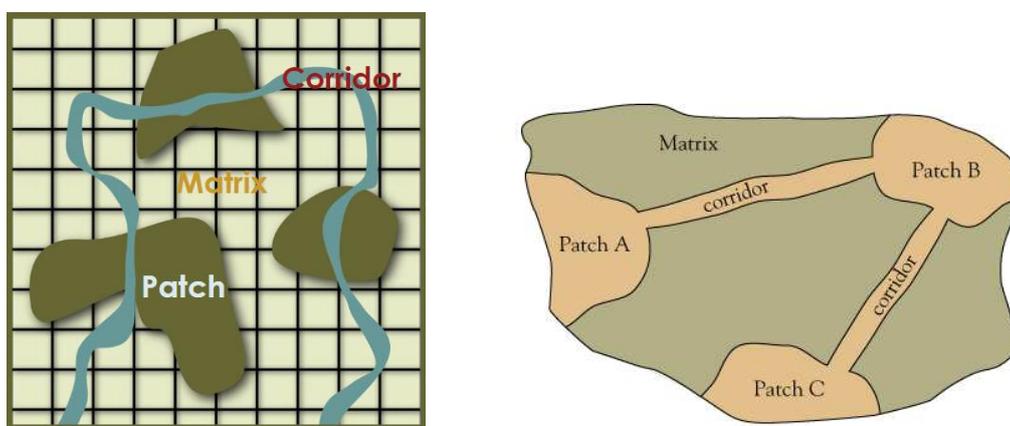


Figura 14: Representações do modelo macha-corredor-matriz.
Fontes: Tejido Group (2018) e Biodiversity Conservation (2018)

A noção de paisagem foi, contudo, muito incorporada nas políticas conservacionistas de alguns países, especialmente na França, como será melhor abordado no capítulo seguinte.

Essa crítica da perspectiva preservacionista também implica uma generalização, que se justifica pelo fato de que muitos trabalhos priorizem tal enfoque. Entretanto, principalmente nos estudos que se dedicam à esfera urbana, que são aqui o interesse principal, identificam-se tentativas de extrapolação dessa visão reducionista, a partir da articulação de perspectivas sociais, econômicas e políticas, assim como através da disponibilidade para análises e reflexões críticas, como vimos nos exemplos do primeiro capítulo. Tais experiências indicam rupturas e apontamento de novos caminhos para se pensar a relação campo-cidade e sociedade-natureza no planejamento urbano, principalmente no que diz respeito às alternativas às experiências cotidianas.

Finalmente, o último aspecto da crítica, e talvez o mais importante, se relaciona ao potencial do planejamento como dispositivo de transformação das estruturas sócio espaciais.

Cabe perguntar, portanto, se a prática do planejamento tem a potência de promover alguma transformação real na produção do espaço urbano e nas experiências cotidianas.

Há uma vasta literatura crítica do planejamento urbano, tanto de direita quanto de esquerda (LEFEBVRE, 2016 [1972]; SOUZA, 2010 [2001]). A crítica de direita é feita às intervenções estatistas, na medida em que prejudicam a iniciativa privada (LEFEBVRE, 2016 [1972]). Ela se constitui pela frustração com o keynesianismo, na sua tentativa de evitar as crises do capitalismo durante a década de 70. Os sinais de esgotamento das estratégias keynesianas levaram à ascensão da direita neoliberal internacional, protagonizada por Margaret Thatcher, na Inglaterra, e Ronald Reagan, nos EUA, que impulsionou as políticas de “Estado mínimo” e de “livre mercado”. A hegemonia do neoliberalismo, a partir dos anos 80, representou um enfraquecimento do planejamento associado a um Estado intervencionista, tanto no aspecto efetivo quanto no nível ideológico. Com isso, surgiram novas modalidades “mercadófilas” de planejamento, relacionadas à lógica de gestão dos interesses imediatos do capital privado (SOUZA, 2010 [2001]). A crítica da direita, do capital, foi essencial, portanto, para a ascensão e consolidação de uma associação forte entre Estado e capital, conformando o que genericamente se chama de neoliberalismo ou de planejamento/urbanismo neoliberal.

Já a crítica de esquerda, à qual me alinho, também é a crítica às intervenções estatais, mas, nesse caso, por não considerarem ou considerarem mal a prática social (LEFEBVRE, 2016 [1972]). Segundo Ana Fani Carlos, o planejamento, “longe de ser um processo social, realiza-se na ‘arena política’, sob o comando do Estado”, onde é construído o discurso necessário à fundamentação das suas ações (CARLOS, 2014, p.26-27). A crítica se constitui em uma denúncia do planejamento como instrumento a serviço da manutenção do *status quo* capitalista e a sua conseqüente impossibilidade de superar as contradições sócio espaciais próprias desse sistema. Como coloca Souza, se com o keynesianismo o planejamento tinha por objetivo criar condições para a sobrevivência do sistema a longo prazo, mesmo que para isso fosse necessário, algumas vezes, ir “contra os interesses imediatos de frações do capital”, com o neoliberalismo, o planejamento passou “a dar suporte direto” aos interesses capitalistas (SOUZA, 2010 [2001], p. 32-33).

Para uma melhor compreensão dessa crítica, é preciso apurar o entendimento das contradições sociais fundamentais do capitalismo. Partimos, portanto, da afirmação de Ana Fani Carlos:

“[...] o capitalismo não é um mero fenômeno econômico, mas antes um fenômeno social, contemplando um conjunto de relações sociais, delimitando, definindo e impondo-se no plano da realização da vida humana já que o capital se realiza concretamente, submetendo-a” (CARLOS, 2014, p. 28).

As relações sociais em um espaço capturado pela lógica do capital (ou pelo mundo das mercadorias) se associam às estruturas de dominação e às estratégias econômicas e políticas de subordinação da reprodução social à acumulação capitalista. No capitalismo, a atividade produtiva (trabalho) e a reprodução das condições de existência que perpetua a vida social deixaram de ser partes integrantes de um mesmo processo e tornaram-se independentes, com a última, contudo, submetida à primeira. Sérgio Martins (1999), em algumas citações que faz da obra de Marx, ajuda a esclarecer esse processo:

O capital faz com que o trabalhador assalariado sujeite sua vida ao trabalho. Para quem alienou a manifestação da própria vida para outrem, o trabalho reduz-se a um meio que lhe permite viver. "Ele nem sequer considera o trabalho como parte da sua vida, é antes um sacrifício da sua vida" [MARX, 1987]¹⁰¹ (MARTINS, 1999, p.24).

"O trabalho para ele representa apenas o meio de ganhar o dinheiro que lhe permitirá sentar-se à mesa, ir à taberna, deitar-se na cama, onde realmente a vida começa" [MARX, 1987]¹⁰². Através da colonização insidiosa da vida privada, alcançada pelos circuitos de valorização, as malhas do mercado se estendem justamente até esse tempo que não se encontrava diretamente inserido nas tramas reprodutivas do capital. O que implica alienação, pois coações de toda ordem cada vez mais pesam sobre a vida, privando-a da capacidade criadora, e, portanto, de possibilidades de apropriação pelo homem da sua natureza (MARTINS, 1999, p.31-32).

Lefebvre também ajuda na compreensão, quando afirma:

O modo de produção capitalista deve se defender num *front* muito mais amplo, mais diversificado e mais complexo, a saber: a re-produção das relações de produção não coincide mais com a reprodução dos meios de produção; ela se efetua através da cotidianidade, através dos lazeres e da cultura, através da escola e da universidade, através das extensões e proliferações da cidade antiga, ou seja, através do espaço inteiro (LEFEBVRE, 2016 [1972], p.47, grifo do autor).

Dessa sujeição da vida à reprodução do capital advém a “alienação de si” a que Monte-Mór (2015) se referia. E o espaço produzido a partir dessa lógica é invadido “por um sistema regulador, em todos os níveis, que formaliza e fixa as relações sociais, reduzindo-as a formas

¹⁰¹ MARX, Karl. **Trabalho Assalariado e Capital**. 4ª edição, São Paulo, Global, 1987.

¹⁰² Idem.

abstratas, autonomizando as esferas da vida, limitando os usos do espaço, diluindo direitos de acesso à cidade e à vida na cidade” (CARLOS, 2014, p. 26). Dessa privação do espaço de vida nas cidades produzidas como exterioridade, estranhas ao sujeito, advém a “alienação do mundo” (MONTE-MÓR, 2015).

Assim, o espaço produzido no seio da sociedade capitalista é, ao mesmo tempo, resultado e pré-condição da reprodução da sociedade. E a cidade, dimensão espacial constituinte da reprodução do capital e da força de trabalho, é configurada de forma a permitir que o ciclo do capital se desenvolva. “A cidade torna-se dispositivo material próprio para se organizar a produção, para controlar a vida cotidiana dos produtores e o consumo dos produtos” (LEFEBVRE, 2001 [1968], p.82). A cidade se reproduz, portanto, a partir de alianças entre os promotores imobiliários e o mercado financeiro que orientam a gestão política dos processos de produção do espaço urbano, tornando-o também uma mercadoria, limitando o sentido da cidade enquanto criação e uso (CARLOS, 2014).

A propriedade, como fundamento e como produto do processo de produção do espaço sob o capitalismo, delinea a tendência da submissão dos modos de apropriação do espaço ao mundo da mercadoria; conseqüentemente, ocorre a redução do conteúdo da prática socioespacial (CARLOS, 2014, p.30).

Ainda segundo Ana Fani Carlos, “a condição histórica do capitalismo se repõe constantemente como aquela da realização da desigualdade (...) [que] se expressa na concentração de riqueza nas mãos de uma classe” (2014, p.28). Tal desigualdade se materializa no espaço, realizando-se como segregação, “que é o produto mais bem-acabado da existência/concentração da propriedade da riqueza, apontando a produção do espaço alienado e concretizando-se na prática cotidiana” (CARLOS, 2014, p.27-28).

Essa é, portanto, a contradição fundamental realizada pelo capitalismo, o confronto entre o espaço abstrato, produzido enquanto valor de troca, voltado para a realização econômica, e o espaço social, produzido enquanto valor de uso, destinado à realização da vida cotidiana (LEFEBVRE, 2016 [1972]; CARLOS, 2014).

A compreensão da produção do espaço como processo político e o reconhecimento das contradições socioespaciais fundamentais do capitalismo determinam as bases da análise crítica que ajuda a responder à pergunta sobre o potencial e o limite do planejamento nesse contexto.

O planejamento, portanto, teria a potência de superar a desigualdade estrutural da sociedade e os processos de produção do espaço urbano a ela associados?

Sobre isso, Carlos (2014) argumenta que a desigualdade também define como estratégias de classe aquelas que fundamentam o ato de planejar o espaço visando à reprodução ampliada do capital. Segundo a autora, a extensão do capitalismo se apoia em uma

aliança entre os setores econômicos e o Estado, que, por sua vez, assume importância fundamental para a organização de um espaço voltado prioritariamente às exigências da reprodução econômica. Tal amálgama propicia a construção da infra-estrutura física, a criação de instrumentos fiscais e a política monetária para que a valorização do capital (como fonte de crescimento) se realize superando suas próprias crises – daí o papel importante do planejamento para o desenvolvimento da economia sob o fundamento neoliberal. Nesta orientação, a terra e o solo urbano passam a ter um novo significado – são em si fonte de valorização –, orientando as políticas públicas que afetam diretamente o uso do espaço, e, portanto, sua reprodução (CARLOS, 2014, p. 30).

Aí se assenta a crítica de esquerda mais radical ao planejamento estatal, na impossibilidade de superar os problemas sociais através de políticas públicas que sustentem a reprodução da acumulação capitalista, uma vez que sua continuidade pressupõe e realiza a desigualdade e as contradições socioespaciais. As estratégias e ações do Estado neoliberal fundam o ato de planejar como um ato administrativo destituído do seu sentido político, tomando o espaço como um objeto neutro, geométrico e vazio (LEFEBVRE, 1999 [1970]; CARLOS, 2014). Nesse sentido, o planejamento assume uma racionalidade instrumental, tecnocrática, voltada para a adequação dos meios a fins preestabelecidos. Os fins permanecem inquestionados, negando o fato de que planejar e intervir no espaço urbano são ações políticas, em que estão em jogo os valores, os sentidos e as finalidades da vida coletiva.

O espaço vazio, puramente formal, reduzido a um código e representado em formas abstratas, revela um mundo sem relações sociais, um espaço sem um tempo, plano e sem espessura, vazio de vida, reduzindo-se a um código. Sem contradição, a quantificação se basta criando modelos e indicadores que ganham foros de verdade, fundamentando o discurso que orienta a intervenção espacial” (CARLOS, 2014, p.37).

Embora essa seja uma crítica difundida entre os autores marxistas, é preciso também circunscrever com mais detalhe seu objeto¹⁰³. Ela se direciona, sobretudo, ao planejamento

¹⁰³ Souza (2010 [2001]) aponta que a crítica marxista incorre em uma generalização, uma vez que é direcionada a toda atividade de planejamento. Por discordar da sua afirmação, circunscrevo o que identifico como o objeto da crítica.

tecnocrático estatal e, não só, mas principalmente, neoliberal. Vimos no início deste capítulo, que o urbanismo dos séculos XVIII e XIX já era um instrumento de ordenamento espacial e controle social, em benefício dos interesses das classes dominantes. Com o neoliberalismo, entretanto, acentuaram-se as estratégias “mercadófilas” de produção do espaço urbano e o acirramento da segregação espacial.

Marcelo Lopes de Souza faz o que se poderia chamar uma metacrítica de esquerda. Ainda que considere a crítica marxista como “importante e reveladora”, o autor argumenta que ela opera “uma generalização abusiva” (SOUZA, 2010 [2001], p.28). Segundo Souza, partindo da premissa dialética de que as sociedades capitalistas são contraditórias e não monolíticas, ele defende que existe a possibilidade de transformação a partir do interior da estrutura da própria sociedade. O aparelho de Estado não é um monólito, “ele é a condensação de uma relação de forças” (POULANTZAS, 1985¹⁰⁴ apud SOUZA, 2010 [2001], p. 29).

Embora a lógica da ação do Estado, em uma sociedade capitalista, *tenda* a ser a da reprodução da ordem vigente, isso não precisa ser sempre uma verdade. (...) Contradições e conflitos, se bem explorados, podem conduzir a situações bem diferentes de um simples reforço da dominação, perpetuamente renovado, por parte do Estado” (SOUZA, 2010 [2001], p.29, grifo do autor).

Souza defende, portanto, que se faça a crítica ao Estado e que se vá contra o Estado, mas que não seja ignorada a capacidade de intervenção estatal positiva na sociedade, desde que a correlação de forças pressione para que sua ação não seja simplesmente reacionária. Para o autor, a crítica marxista

soa como um convite ao imobilismo, precisamente em uma quadra da história em que torna-se uma prioridade imediata lutar para manter a capacidade de intervenção estatal promotora de minimização de privações e segregação, erodida que está essa capacidade pelo ultraconservadorismo de inspiração neoliberal (SOUZA, 2010 [2001], p. 33).

Ao fazer a metacrítica de esquerda, Souza defende que a rigidez na análise do que é o planejamento pode fazer com que não se compreenda também o que o ele pode ser: inclusive, um possível terreno da luta de classes.

¹⁰⁴ POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1985 [1978].

Esse argumento embasou uma outra corrente de esquerda que, diferentemente da rejeição generalizante da linha mais radical, apostou em um planejamento progressista, tendo como referência o ideário da *reforma urbana* que se constituiu de maneira mais sólida a partir da abertura democrática, na segunda metade da década de 1980, catalisada pela perspectiva de elaboração de nova Constituição. Esse ideário pode ser caracterizado pelo objetivo fundamental de "reduzir os níveis de injustiça social no meio urbano e promover uma maior democratização do planejamento e da gestão das cidades" a partir de um "conjunto articulado de políticas, de caráter redistributivista e universalista" (SOUZA, 2010 [2001], pg. 158), e tem como princípio fundamental a recuperação do investimento público apropriado privadamente sob forma de valorização fundiária e imobiliária (COSTA, 2008b). Apesar da organização social em defesa da *reforma urbana*, a Constituição de 1988 incorporou a proposta de forma bem reduzida e transferiu as responsabilidades para os planos diretores municipais. Isso fez com que seus princípios inspirassem, predominantemente, os planos, instrumentos urbanísticos e outras propostas de planejamento participativo municipais, que se fortaleceram com a aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001.

Essa construção gerou alguns resultados positivos, como os orçamentos participativos implantados em algumas cidades brasileiras (Porto Alegre, Belo Horizonte, Belém, entre outras) e influenciou experiências de caráter inovador, como o recente processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Atualmente, contudo, essa aposta anda desacreditada, principalmente pelo fato de que a implementação da *reforma urbana* por meio de planos diretores e legislações urbanísticas se mostrou muito mais complicada do que se supunha, pois, entre a elaboração da proposta e sua implementação, existem inúmeros obstáculos sociais, políticos e institucionais difíceis de transpor. Conduzida dentro dos marcos gerais do modelo social capitalista, as limitações das propostas são patentes, já que na maior parte das vezes não são aprovadas pelas câmaras municipais ou, quando implementadas, acabam por ser esvaziadas com o tempo, como foi o caso do orçamento participativo de Belo Horizonte e do projeto Drenurbs, citado anteriormente.

Ao fazer a crítica, Souza (2010 [2001]) argumenta que o movimento acabou resultando em um certo legalismo e "tecnocratismo de esquerda", ao superestimar a importância das leis e dos planos. Encarando a ação estatal como um meio privilegiado ou quase exclusivo do

planejamento territorial, a participação popular, que deveria ser vista como fator chave, acabou sendo secundarizada em muitos casos.

Ao que tudo indica, um caso de "auto-engano por parte de intelectuais acolhedores de uma matriz discursiva social-reformista e antitecnocrática, mas, ao mesmo tempo, envolvidos por dinâmicas que convidam a uma reafirmação de práticas e valores tecnocráticos [SOUZA, 1998¹⁰⁵, pg. 21]" (SOUZA, 2010 [2001], pg. 163).

Souza (2010 [2001]) e Carlos (2014) defendem, portanto, que é preciso buscar caminhos verdadeiramente críticos para o planejamento, exigindo uma compreensão profunda e cuidadosa dos processos urbanos e uma vigilância constante diante do senso comum. É preciso "interrogar o não-interrogado e duvidar de certezas não questionadas" (SOUZA, 2010 [2001], p.37). Para Souza, um planejamento crítico também demanda que os próprios envolvidos definam os fins do plano, cabendo aos planejadores apenas contribuir para sua discussão crítica e ajudar na escolha e no uso dos meios para alcançá-los.

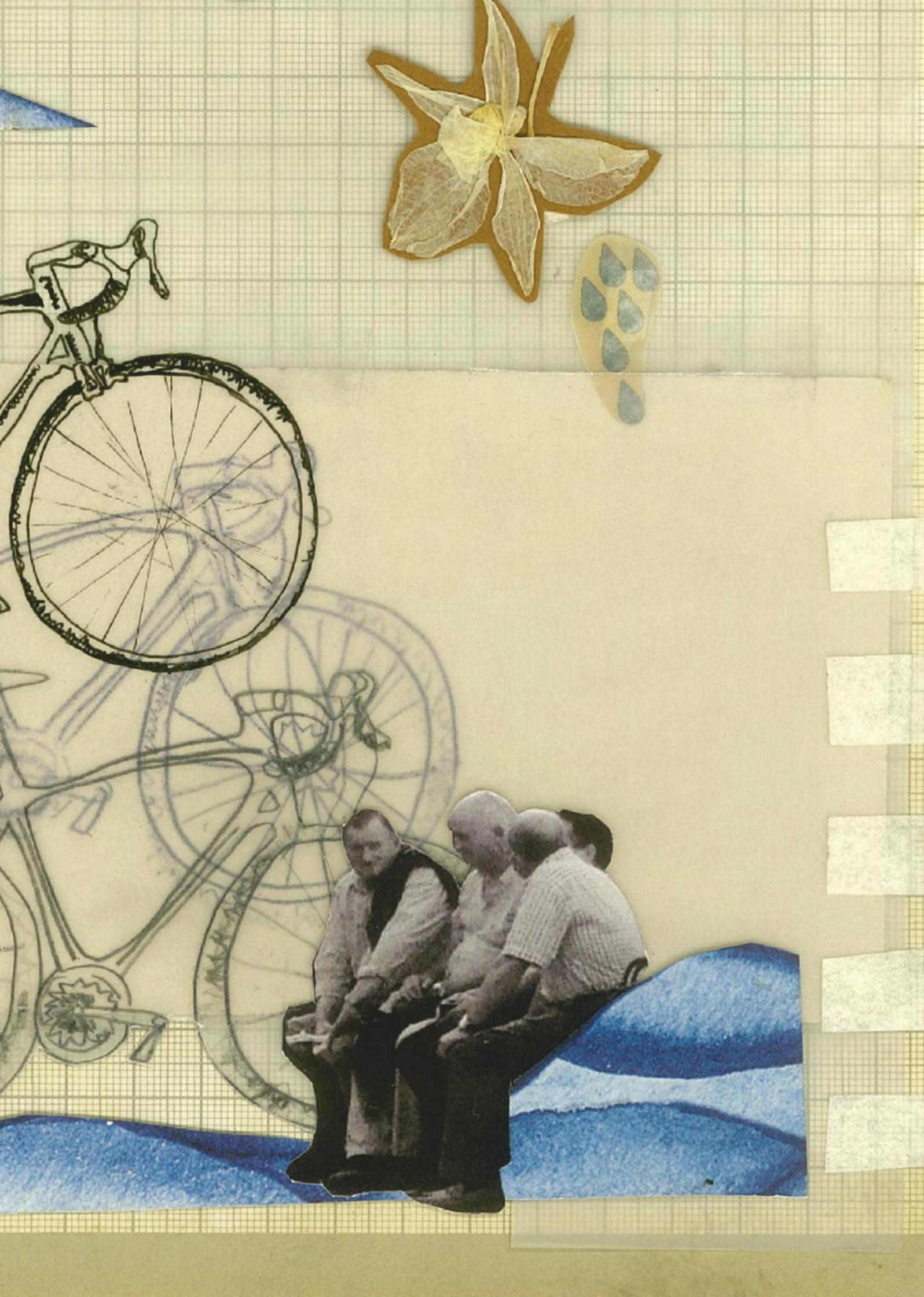
Limonad (2015) aponta que, em contraponto aos modelos predefinidos, as práticas de planejamento que privilegiam a lógica processual, informadas pela teoria social crítica e pelos esforços teóricos de reflexão de uma economia política do espaço, indicam tentativas reais de subversão do planejamento da produção do espaço abstrato do capital, na direção da construção de um planejamento urbano crítico.

Já Lefebvre (2001 [1968]) defende que apenas a vida social (ou a *práxis*) possui poderes de criar novas relações, cabendo à teoria apenas propor, preparar formas e, sobretudo, inventariar a experiência obtida, tirar lições dos fracassos e ajudar o parto do possível. A potência da transformação social, para o autor, está na transformação do cotidiano, através da politização dos espaços sociais, do fortalecimento da cidadania, da autonomia e da diversidade de formas de vida. O confronto entre o espaço abstrato do capital, homogêneo e hierarquizado, e o espaço das necessidades de apropriação dos cidadãos colocam em xeque o planejamento urbano e as políticas espaciais e mantém vivas as sementes de transformações sociais possíveis. Nesse sentido, as possibilidades de emancipação social se relacionam às práticas diferenciais que se apropriam do espaço e do tempo de outras maneiras que não aquelas vinculadas à reprodução do capitalismo, mas à reprodução da vida

¹⁰⁵ SOUZA, Marcelo L. Desenvolvimento urbano: a problemática renovação de um "conceito"-problema. *Território*, n. 5, 1998, pp. 5-29.

coletiva. Elas é que seriam capazes de produzir um outro espaço, a prática do espaço diferencial.

Tendo sido feito esse exercício de análise crítica, o próximo capítulo buscará contrapor essas duas dimensões do espaço no que se relaciona às propostas de *trama verde e azul* e às utopias urbanas que elas carregam. Os aspectos abordados relacionam-se a: a) como as propostas abstratas dos planos se materializam no espaço de vida; b) como são vividas; e c) se potencializam experiências e práticas urbanas diferenciais, apontando para uma maior apropriação do tempo e do espaço.



PONTO DE PARTIDA

caminho por meu bairro como quem viaja
como quem desconhece o que vê
ou esquece o que conhecia

coloco-me no centro de tudo
e passando passo despercebida

sou a caminhante contemplativa
que se deslumbra mas não se adequa
e cada ângulo ou detalhe novo
provocam a memória do que nunca vi

Juliana Ramos, No coração fosco da cidade (2018)

CAPÍTULO 3

A EXPERIÊNCIA URBANA:

UMA NARRATIVA DO CORPO E O CORPO DE UMA (OUTRA) NARRATIVA

No capítulo 1, ao apresentar a *trama verde e azul*, foram resgatados alguns projetos que serviram como referências importantes para a proposta desenvolvida no âmbito do planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte: a Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, na França e a Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz, na Espanha. Ambos os projetos já vêm sendo elaborados há mais de duas décadas e, com isso, possuem propostas sólidas e bem desenvolvidas, que serviram de inspiração para a concepção teórica e propositiva no planejamento da RMBH. O estudo desses projetos me fez levantar questões sobre a representação das propostas no espaço. Existe uma correspondência entre os planos, as propostas e os espaços de reprodução da vida cotidiana? Se existe, quais práticas abrigam? Elas indicam outras relações possíveis com o tempo e o espaço urbanos?

Os projetos dessas duas regiões, embora convirjam em muitos aspectos, têm um diferencial importante: a escala. O primeiro é um projeto regional, enquanto o segundo é de âmbito municipal/local, uma vez que abrange apenas o perímetro urbano do município de Vitoria-Gasteiz. Essa diferença de escalas determina aspectos singulares para cada uma das propostas, estimulando reflexões interessantes e complementares que subsidiaram a elaboração do plano para a RMBH. Na pesquisa de campo, essa questão também se colocou como uma pergunta norteadora. Qual é a possibilidade de representação espacial do planejamento nessas diferentes escalas? Como se dá a tradução escalar?

Tendo me instalado em Lille no período em que estive na França, tive a oportunidade de conhecer também as propostas de Infraestrutura Verde e Azul e Trama Verde e Azul da região metropolitana de Lille. Com isso, pude explorar a pesquisa em três diferentes escalas: regional, metropolitana e municipal/local.

Neste capítulo, relato as experiências e apreensões das pesquisas de campo, aqui anunciadas como “momentos espaciais”, em alusão aos *momentos da produção do espaço*

propostos por Henri Lefebvre, apresentados na Introdução desta tese e resgatados na última seção deste capítulo. Tais experiências foram pautadas pela errância, pelo caminhar, pelos encontros e, através do corpo de pesquisadora, o corpo da cidade foi sendo apreendido. “Os corpos são vários. Há o corpo da cidade, os corpos na cidade e a relação – ela mesma, um corpo – cidade-corpo (HISSA; NOGUEIRA, 2013, p. 58).” Andar livre e atentamente pela cidade nos faz sentir, olhar, reparar, pensar. Amplia nosso campo perceptivo. E nos coloca na iminência da vivência da alteridade, da abertura para o outro (HISSA; NOGUEIRA, 2013). Segundo Jacques (2005), essa relação física, sensível e afetiva com a cidade, imprescindível para a apropriação do objeto de pesquisa, abriga a possibilidade de criação de um urbanismo poético¹⁰⁶. E através dessa apreensão poética, em que corpo e cidade se configuram mutuamente, novas escritas se criam, outras narrativas ganham corpo. “Andar é escrever, ler, significar, reescrever a partir de nossos olhos para o mundo (HISSA; NOGUEIRA, 2013, p. 73)”. Portanto, para tornar possível a tradução das percepções a apreensões advindas das minhas experiências urbanas poéticas, permiti-me grande liberdade na escrita deste capítulo, tanto na forma do discurso, no estilo de linguagem e nos recursos estilísticos, em um processo de co-criação dos corpos: o corpo-pesquisadora, o corpo-cidade e o corpo-narrativa.

3.1 PRIMEIRO MOMENTO ESPACIAL: A BACIA MINERÁRIA DE NORD-PAS-DE-CALAIS

A Trama Verde e Azul da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais é um plano de escala regional, como detalhei no capítulo 1. Como poderia ser, contudo, uma experiência regional? Um corpo que ocupa uma região? Como se dariam as percepções sensíveis regionais?

Concluo, com uma boa dose de obviedade, que a experiência é local e é a partir dela que um lugar se constitui. A escala regional é, nesse caso, o limite de um conjunto de experiências locais ou um limite abstrato de uma representação espacial.

A experiência vivida na Bacia Minerária foi, portanto, um conjunto de vivências em lugares que fazem parte dessa região. Como fiquei hospedada em Lille, as visitas foram

¹⁰⁶ A autora se inspira no texto de Oiticica, *Eu em Mitos vazios*, de outubro de 1978, em que o artista descreve a experiência de uma de suas últimas derivas urbanas, realizada pelas ruas de São Paulo nesse mesmo ano, dizendo que a proposta era “o poetizar do urbano”.

pontuais: uma reunião ampliada na sede da Mission Bassin Minier¹⁰⁷ com uma das equipes do Projeto Riquezas Compartilhadas¹⁰⁸ seguida por uma visita ao seu entorno; e uma visita ao museu Louvre-Lens com Yves Dhau-Decuypere, que foi o primeiro dirigente da Mission Bassin Minier, entre os anos 2000 e 2013.

3.1.1 A DIALÉTICA DA RECONVERSÃO: DESTRUIÇÃO, PRESERVAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO

A sede da Mission Bassin Minier está localizada na cidade de Oignies, distrito de Lens, na área da antiga mina de carvão 9-9bis, que foi a última da bacia a ser fechada, em dezembro de 1990. A Mission se instalou em uma antiga edificação industrial que foi totalmente renovada e, no seu entorno, existem outros dois edifícios também em processo de reconversão: um deles abriga atividades culturais, como exposições e aulas de música, enquanto o outro, que ainda conserva todo o maquinário industrial, está sendo recuperado para ser aberto ao público no futuro. Ao lado desses edifícios foi construído um palco para receber concertos, shows e festivais de música, com um projeto bastante arrojado e tecnologia de ponta.

Esse complexo da sede da Mission Bassin Minier é um exemplo bastante característico da estratégia de patrimonialização das estruturas minerárias e da utilização da cultura como instrumento de reconversão e revitalização territorial, inscritas em uma proposta mais ampla de desenvolvimento econômico, como foi abordado no capítulo 1.

¹⁰⁷ A Mission Bassin Minier é definida como um instrumento de planejamento territorial, composto por representantes do Estado nacional, da Região, dos Departamentos, das Associações das Comunidades Minerárias e da Conferência Permanente da Bacia Minerária. Tem como objetivo facilitar a articulação dos diferentes atores e promover uma visão global do território para o desenvolvimento de projetos de ordenamento e desenvolvimento. Para mais detalhes, ver Capítulo 1.

¹⁰⁸ Equipe do Eixo 5 - Riquezas de Territórios Industriais e Minerários - coordenado por Guillaume Schmitt (Université de Valenciennes) e Rita de Cássia Anselmo (Universidade Federal de Uberlândia).



Figura 15: Antigas edificações industriais. Sede da Mission Bassin Minier, à esquerda e futuro museu, no centro.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 16: Complexo da sede da Mission Bassin Minier visto do alto de uma pilha de rejeito.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 17: Maquinário industrial preservado.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

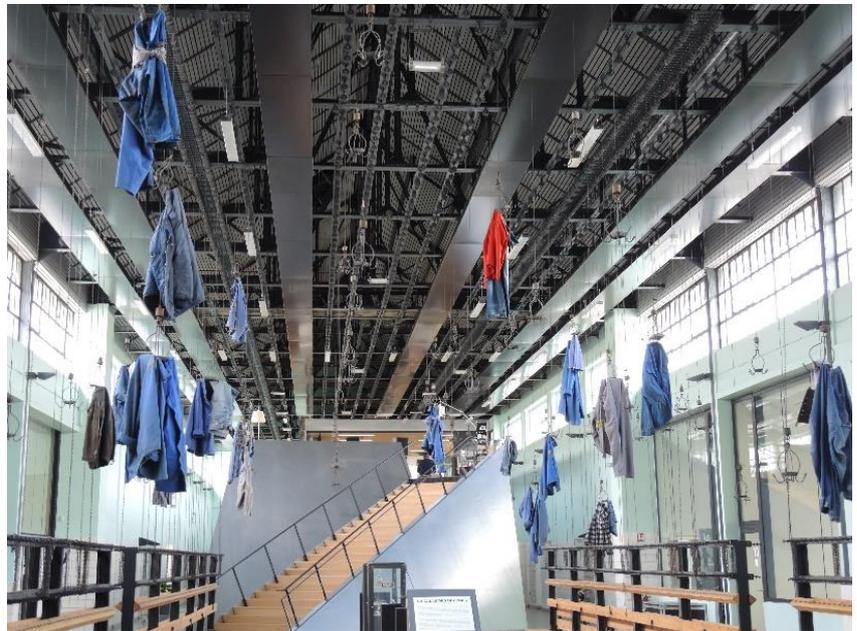


Figura 18: Centro cultural em antigo edifício industrial.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016



Figura 19: Novo palco.
Fonte: Ana Mourão Oliveira,
maio/2016.

No entorno dessas estruturas industriais, as pilhas de rejeito e os terrenos adjacentes foram transformados em reservas ecológicas, já que com o fechamento da mina ocorreu um processo de revegetação natural que, agregado aos esforços de recuperação ambiental, gerou uma diversidade de ambientes – lagoas e áreas úmidas (oriundas das estações elevatórias de água das minas), montes (as antigas pilhas de rejeito) e bosques – e uma biodiversidade importante. Segundo Sandrine Belland¹⁰⁹, gerente dos projetos ambientais da Mission Bassin Minier, atualmente existem espécies de plantas raras nas pilhas de rejeito que, por sua vez, atraem também uma fauna bastante específica, tendo se transformado, portanto, em áreas de grande interesse ecológico¹¹⁰. Além disso, como foi tratado no capítulo 1, a recuperação e a proteção ambiental tornaram-se aspectos fundamentais para a estratégia de reconversão e valorização territorial, baseada na ideia de desenvolvimento sustentável. Essa “reconversão ecológica”, que ocorreu espontaneamente em muitos casos seja por iniciativa das administrações ou de movimentos ecologistas locais, serviu também de fortalecimento político para uma outra estratégia, qual seja, a patrimonialização das paisagens minerárias (SCHMITT, 2018). As pilhas de rejeito, principalmente, têm uma importância marcante na paisagem da bacia minerária, uma vez que a sua característica original de uma vasta planície foi

¹⁰⁹ Informação cedida na ocasião da reunião do Projeto Riquezas Compartilhadas, na sede da Mission Bassin Minier, em 11/05/2017.

¹¹⁰ O filme *Terrils, du noir au vert*, de Nicolas Cailleret (2015), mostra em detalhes esse processo que é denominado “colonização ou conquista natural” das pilhas de rejeito. Pode ser acessado através deste link: <https://www.youtube.com/watch?v=ywIX9zRNMOA>.

transformada. Esse é um exemplo emblemático do que tem sido chamado de Antropoceno – a era atual em que a humanidade tornou-se um agente geológico (CANÇADO, 2017). Nesse caso emblemático, as pilhas de rejeito transformaram uma planície em uma região montanhosa.



Figura 20: Croqui exposto em uma placa na entrada da reserva ecológica.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016.

Figura 21: Trilha na reserva ecológica.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016.





Figura 22: Subida ao topo de uma pilha de rejeitos.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016.

Essas diferentes estratégias de reconversão do território da Bacia Minerária se assentam em uma dimensão de reescrita da história desse lugar, marcado muito recentemente por um processo de término, de fechamento, de exaustão. E constituem um movimento dialético de preservação da identidade cultural desse território e também da sua superação ou transformação. Por isso é um processo de reescrita. A Bacia Minerária foi incluída na lista do patrimônio mundial da Unesco como paisagem cultural, assim considerada por ser uma "obra combinada do homem e da natureza"¹¹¹(UNESCO, s.d). Ela ainda é considerada uma paisagem "evolutiva", pela sua conformação relacionada a um processo econômico e social, e "viva", na medida em que se insere em uma dinâmica social ativa, vinculada tanto à sua importância tradicional quanto à sua evidente transformação ao longo do tempo (UNESCO, s.d). As diferentes relações com a memória e as identidades com o território criam sentido para essa caracterização. No filme *Terrils, du noir au vert*, Jean Wisniewski, ex-mineiro, diz que "a pilha de rejeito é como uma pessoa que monitora seus filhos lá embaixo. Por isso, devemos ter respeito por ela, mantê-la e, principalmente, torná-la conhecida (...) no seu verdadeiro aspecto" (CAILLERET, 2015, tradução minha). Nesse sentido, recordo-me também de uma fala de Sandrine Belland, na ocasião da visita à pilha de rejeito da mina 9/9 bis, em que ela dizia que, na medida em que esses montes de escória começaram a sofrer um processo de vegetalização natural, surgiram movimentos civis que defendiam o

¹¹¹ Assim definida no artigo 1º da Convenção do patrimônio mundial, de 1992.

manejo dessa vegetação para que as pilhas não perdessem sua característica original, sua aparência, sua cor, textura, etc, pois eram signos importantes para a preservação da memória minerária. Por isso, atualmente, alguns desses montes são manejados com a intenção de preservação das suas características originais.

Já segundo Lucie Morère, professora universitária e pesquisadora francesa¹¹², houve uma resistência importante por parte da população às propostas de patrimonialização e recuperação das estruturas e paisagens minerárias. "Foi um trabalho grande para valorizar as ruínas e as memórias desse período, pois as pessoas têm vergonha do seu passado minerário." Os jovens, principalmente, têm grande rejeição e "dão as costas" a essa história e suas memórias.

Carsalade (2011) nos ajuda nessa reflexão quando questiona o paradigma da "estabilidade da cultura", que historicamente tem influenciado o campo do patrimônio cultural, a partir do qual a identidade e os costumes são tidos como padrões imutáveis caracterizadores de um determinado povo. Os depoimentos quase antagônicos sobre as memórias do passado minerário nos mostram as transformações culturais a que o autor se refere, em um movimento "evolutivo" e "vivo".

Se por um lado é clara a função identitária da cultura e a importância da preservação de seus valores para a coesão dos povos, por outro lado, isso não significa que a cultura seja imutável e que a identidade seja fixa. Estamos submetidos a processos de transformação de crença e valores tanto como indivíduos, quanto como grupos e uma análise, ainda que breve, sobre as transformações culturais mostraria como um mesmo povo em diferentes épocas valoriza ou vê de forma diferente o mesmo bem cultural. (CARSALADE, 2011, s.p.)

3.1.2 O ESPAÇO POLÍTICO DA AGRICULTURA

Um outro aspecto discutido na reunião da Mission Bassin Minier e em outras ocasiões com Yves Dhau-Decuypere e Lucie Morère, foi sobre como a agricultura comparecia na Trama Verde e Azul, já que sua menção na proposta é bem reduzida, apenas como uma das funcionalidades das zonas tampão¹¹³. Foi um consenso a afirmativa de que havia uma

¹¹² Em uma conversa que tivemos durante o Seminário do Projeto Riquezas Compartilhadas, em maio de 2017, em Belo Horizonte.

¹¹³ Como detalhado no capítulo 1, as zonas tampão da Trama Verde e Azul da Bacia Minerária são definidas como áreas agrícolas ou naturais com limites imprecisos, que possuem objetivos tripos - paisagísticos, econômicos e ecológicos, sendo eles: limitar o desenvolvimento urbano para reforçar a estruturação e identidade dos territórios; afirmar a manutenção da

resistência importante dos produtores rurais à proposta, principalmente daqueles ligados à agricultura intensiva, devido à sua dimensão ecológica. Ao discorrer sobre um projeto de agricultura em áreas úmidas, Lucie Morère¹¹⁴ observou que "muitos agricultores não quiseram entrar por medo de que as descobertas dos ecologistas impedissem suas atividades". Além disso, segundo a pesquisadora, muitos dos conflitos com esse segmento se relacionam à forma autoritária e pouco participativa com que a proposta da Trama Verde e Azul foi feita.

Considerando a dimensão principal do conflito, qual seja o embate entre ecologistas e agricultores, na reunião sediada pela Mission Bassin Minier, perguntei sobre a inserção das práticas agroecológicas na Trama Verde e Azul. Segundo Sandrine Belland¹¹⁵, elas não foram consideradas pela sua pouca expressividade. Na pesquisa realizada no escopo do Projeto Riquezas Compartilhadas, vimos que a "agricultura biológica" na França (categoria que agrupa práticas orgânicas e agroecológicas¹¹⁶) representa, hoje, cerca de 5% das terras agrícolas, sendo sua distribuição altamente variável no território. A região Hauts-de-France, por sua vez, possui um dos menores índices, com apenas 1,2% da área agrícola de produção orgânica, enquanto a região sul da França apresenta uma média de 10 a 20%. Apesar do crescimento que vem acontecendo nos últimos anos, impulsionado principalmente pelos movimentos de associações e cooperativas, o governo francês tem apoiado pouco a "agricultura biológica", contentando-se apenas com o acompanhamento da regulamentação e aplicação de certificações, sem investir de fato em uma alternativa ao modelo agrícola produtivista. Favorecendo a replicação das normas tradicionais e dominantes de produção, com uma abordagem predominantemente tecnicista dos processos, as dimensões sociais e territoriais não têm sido levadas em conta pelas políticas estatais, o que acaba por privilegiar as práticas estritamente orgânicas, em detrimento das agroecológicas (CARY *et al.*, no prelo).

atividade agrícola próximas às cidades, favorecendo a proteção de parte do recurso hídrico subterrâneo; e manter as aberturas norte-sul facilitando o deslocamento de espécies (MBM-NPC, 2010).

¹¹⁴ Idem nota 112.

¹¹⁵ Informação cedida na ocasião da reunião do Projeto Riquezas Compartilhadas, na sede da Mission Bassin Minier, em 11/05/2017.

¹¹⁶ De maneira simplificada, podemos dizer que a agricultura orgânica se reduz à dimensão técnica da produção agrícola, enquanto a agroecologia incorpora também dimensões culturais, sociais e políticas, tensionando os processos e as relações convencionais de produção e apontando alternativas (CARY *et al.*, no prelo).

3.1.3 O LOUVRE E SUA APRESENTAÇÃO EM LENS

São iniciativas emblemáticas de reconversão da Bacia Minerária e da proposta da Trama Verde e Azul a recuperação das estruturas industriais, como a da antiga mina 9/9 bis, a criação de parques ecológicos de alcance regional e a implantação do museu Louvre-Lens. O Louvre-Lens é uma filial do museu do Louvre de Paris localizado na cidade de Lens. Construído no terreno de uma antiga mina de carvão, conhecida como 9ª fossa, e inaugurado em 2012, o museu encontra-se implantado em um parque paisagístico de vinte hectares, envolto por jardins, gramados, bosques e *vias verdes* criadas (ou em criação) nos traçados dos antigos caminhos de ferro que ligavam os poços de extração. O local do museu ainda é marcado pela silhueta de duas grandes pilhas de rejeito que evocam a pirâmide do Louvre original (GENIES, 2012).

Ao visitá-lo, foi inevitável a sensação de descontextualização daquele equipamento: um projeto pretensioso, que parece perdido em lugar distante. O entorno era muito pouco ocupado, o estacionamento estava vazio e havia pouquíssimos visitantes. Como fiz a visita em uma quinta-feira chuvosa, me perguntei se seria uma casualidade que estivesse tão pouco frequentado. Contudo, por ocasião do seminário do Projeto Riquezas Compartilhadas em Belo Horizonte¹¹⁷, Schmitt confirmou minha impressão. Segundo ele, "os únicos projetos comuns de todas as instâncias administrativas da Bacia Minerária são a inscrição da UNESCO e o Louvre-Lens. Ainda assim, eles não têm tido muito êxito por falta de apropriação social". Algumas matérias jornalísticas também corroboram sua afirmativa. Em 2016, Jean-Michel Tobelem, professor da universidade Paris-I, argumentava sobre o fracasso do Louvre-Lens quanto aos objetivos de democratização cultural e desenvolvimento local. Para Tobelem, os riscos do projeto foram subestimados. A baixa atratividade da cidade de Lens, a localização longe do centro urbano, dificultando o acesso ao museu, uma arquitetura pouco interessante e a baixa capacidade de atração das classes populares estariam entre os principais motivos do insucesso do projeto (TOBELEM, 2016). Os altos custos de operação também são um fator preocupante. Para a diretora do museu, Marie Lavandier, entretanto, "sua principal vocação é aproximar a cultura a uma população sociologicamente distante" (DUCUING, 2017, s.p., tradução minha). Cabe, contudo,

¹¹⁷ Seminário Franco-Brasileiro. Riquezas Compartilhadas: o que realizamos. Belo Horizonte, mai. 2018. Mais informações em: <<http://www.riquezascompartilhadas.com.br/index.html>>.

refletir sobre essa "distância sociológica" que Lavandier menciona, pois a maior delas parece ser entre as representações que o museu aporta e as práticas sociais dessa população. Considero, portanto, bastante apropriado o debate proposto por Tobelem sobre a real capacidade de alcance dessa população pelo museu, que aposta em uma abordagem muito conceitual, com exposições especializadas que não dialogam com o lugar, além das abordagens museológicas e educativas convencionais (TOBELEM, 2016). Compartilhei dessas percepções na minha visita.



Figura 23: Instalações do Louvre-Lens.
Fonte: bpmm, Flickr, agosto/2014.



Figura 24: Vista dos jardins, de dentro do museu.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

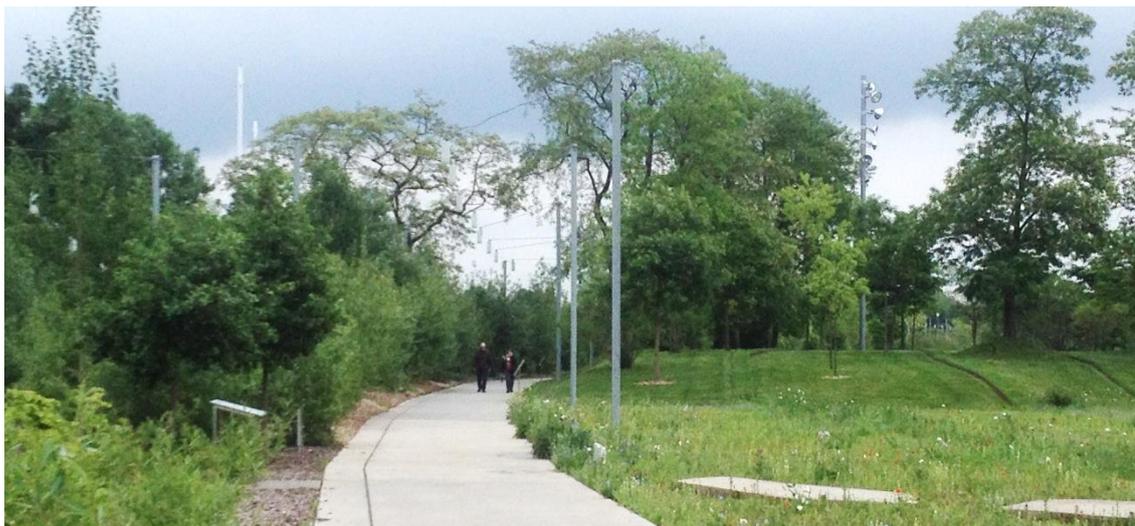


Figura 25: Via verde que parte dos jardins do museu.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

Minha intenção inicial para a pesquisa de campo na Bacia Minerária era "percorrer" a Trama Verde e Azul no intuito de perceber a relação entre a proposta concebida e a experiência espacial. Entendi, contudo, nas visitas e entrevistas, que o que existe de concreto da Trama são alguns projetos emblemáticos que foram realizados ou estão em andamento. Isso me fez compreender melhor também a fala de Schmidt, referente aos dois únicos projetos comuns a todas as instâncias administrativas: a inscrição na UNESCO e o Louvre-Lens. Além desses grandes projetos regionais que, de alguma maneira, compõem ou tangenciam a Trama, a proposta é, na verdade, uma ferramenta de orientação ao planejamento municipal e local, e suas diretrizes gerais devem ser declinadas para essas outras escalas, como foi melhor explicado no capítulo 1. Segundo Dhau-Decuypere¹¹⁸, existem quatro Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)¹¹⁹ que incidem sobre o território da Bacia Minerária. Os SCOT são ainda detalhados para a escala local através de outro documento, o Plan Local d'Urbanisme (PLU). Assim sendo, apesar do acompanhamento dos grandes projetos regionais, a Mission Bassin Minier ainda não tem informação sistematizada sobre a declinação da proposta para essas outras escalas, nem da implantação dos projetos relacionados à Trama Verde e Azul nas instâncias administrativas municipais e locais.

¹¹⁸ Em entrevista concedida a mim em 23/05/2017.

¹¹⁹ Os SCOT são planos urbanísticos que incidem sobre um agrupamento de municípios.

Essas escalas administrativas e os planos urbanísticos concernentes ficarão mais claros ao longo da narrativa do segundo momento espacial, onde apresento essa declinação.

3.2 SEGUNDO MOMENTO ESPACIAL: LILLE E SEU ENTORNO METROPOLITANO

Embora inicialmente Lille não fosse um dos “alvos” da minha pesquisa de campo, a conjuntura explicitada no início do capítulo e outros motivos que ficarão claros ao longo da narrativa fizeram com que esse momento espacial assumisse grande protagonismo. A experiência urbana vivida por lá compareceu como uma dimensão importante da minha pesquisa. Percebi uma vida urbana bastante aprazível, muita gente na rua, uma cidade facilmente percorrível, com bicicletas públicas disponíveis, metrô acessível e pessoas simpáticas que te oferecem ajuda no instante em que você faz uma pausa na esquina e abre um mapa. O que não me fez deixar de perceber também as diferenças sócio espaciais notáveis entre norte e sul da cidade e entre o centro e algumas periferias.

Lille possui um passado industrial importante. Desde o século XVI tem sido um centro de produção têxtil. Com a revolução industrial, tornou-se uma das grandes conurbações industriais do noroeste da França, tendo como pilares a metalurgia, a química e especialmente os têxteis – algodão e linho (LILLE, s.d).

Em 1858, em plena expansão industrial, a cidade passou por uma importante ampliação, ao anexar as cidades vizinhas Wazemmes, Esquermes, Moulins e Fives, triplicando sua área e dobrando sua população. Nesse período, grandes avenidas e praças foram construídas, inspiradas pelas reformas de Haussmann em Paris. Em 1964, foi criada a metrópole de Lille-Roubaix-Tourcoing, a partir de uma ação nacional de criação de oito "metrópoles de equilíbrio", com o objetivo de promover o crescimento de regiões capazes de contrabalançar o desenvolvimento da aglomeração de Paris (LILLE, s.d).

A crise industrial das décadas de 1970 e 80, contudo, atingiu duramente a metrópole de Lille e causou graves problemas sociais, com altas taxas de desemprego e uma segregação sócio espacial importante (PARIS, 2002). A partir daí, portanto, iniciou-se um período de reconversão territorial baseada no desenvolvimento do setor terciário e em políticas de "renovação urbana". Em relação à economia, grandes projetos foram realizados e transformaram a dinâmica metropolitana: em 1993, foi feita a ligação ferroviária de alta

velocidade (LGV) entre Paris e Lille; em 1994, com a construção do Eurotúnel, que atravessa o Canal da Mancha, foi lançado o Eurostar, trem de alta velocidade que conecta Londres, Paris e Bruxelas, tendo Lille como estação central; no mesmo ano foi inaugurado o distrito comercial Euralille, um projeto de peso no entorno das estações do TGV (trem da linha LGV) e Eurostar (LILLE, s.d; PARIS, 2002). Segundo Paris,

a última década do século XX confirmou a mutação de Lille, passando do status de conurbação industrial ao de uma metrópole transfronteiriça; o que era o atraso industrial do país e o "*cul-de-sac*" fronteiro ao norte de Paris tornou-se, graças ao TGV e ao Eurotúnel, o ponto de interseção principal de uma rede europeia entre Londres, Bruxelas e Paris (PARIS, 2002, p.7, tradução minha).

Quanto à renovação urbana, muitos esforços foram feitos em relação ao tratamento de terrenos industriais, reabilitação de moradias, despoluição de solos e águas, criação de áreas verdes e espaços públicos. A valorização do patrimônio industrial também foi uma estratégia importante, com a reabilitação de edifícios, o embelezamento da cidade antiga e sua dinamização comercial (PARIS, 2002). Com isso, alavancou-se também a vocação turística da cidade. Em 2004, Lille foi candidata a sede das olimpíadas e ao título de Capital Europeia da Cultura. Embora tenha perdido o pleito olímpico para Atenas, a iniciativa promoveu uma visibilidade internacional para a cidade. Já o título de capital cultural foi conquistado. Segundo Paris (2002), uma das características principais da dinâmica de Lille nos últimos anos tem sido a capacidade de mobilizar diferentes atores da governança metropolitana para uma estratégia comum de reconhecimento internacional. A adesão entre os âmbitos empresarial e político local (este principalmente do campo ideológico de esquerda) em relação às propostas de desenvolvimento metropolitano foi determinante (PARIS, 2002).

Em 2015, a região metropolitana foi reconhecida como Metrópole Europeia de Lille (MEL). Atualmente, engloba 90 municípios, em uma área de 647,71 km² e uma população de aproximadamente 1.200.000 habitantes.

Em relação à *trama verde e azul* de Lille, a experiência veio antes do conhecimento do projeto. Ou seja, foi a experiência vivida que despertou o interesse por buscar as suas representações, exatamente o contrário do que aconteceu em relação a Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais e à Vitoria-Gasteiz. Passo agora à narrativa do que foi vivido e das percepções e descobertas que surgiram a partir das experiências.

3.2.1 O ESPAÇO POLÍTICO: SAINT-SAUVEUR

Nas primeiras visitas de campo com a equipe do projeto Riquezas Compartilhadas, conhecemos a Gare de Saint-Sauveur, antigo terminal ferroviário de carga que foi reabilitado e hoje abriga espaços culturais, de lazer e uma “fazenda urbana”. A Gare de Saint-Sauveur, localizada no centro da cidade e ao lado de um dos mais importantes parques urbanos, foi reaberta por ocasião de um grande evento cultural que aconteceu em 2009 – Europa XXL –, quando diversos outros equipamentos culturais foram inaugurados.

Em 2004, Lille recebeu o título de Capital Europeia da Cultura e, a partir desse mote, passou por transformações significativas, principalmente a recuperação de edifícios industriais e sua destinação a usos culturais, como é o caso das 12 Maisons Folies (centros culturais) distribuídas pela cidade. Desde então, tirando proveito dessa titulação e do entusiasmo popular com os acontecimentos de 2004, foi criada a Associação Lille3000, que vem promovendo grandes eventos culturais desde 2006. Em 2018, ocorreu sua quinta edição.

Em 2015, a mesma associação desenvolveu o projeto de fazenda urbana na Gare de Saint-Sauveur, que é assim apresentado:

Esta horta compartilhada faz parte de um projeto colaborativo envolvendo a Administração de Lille, a Casa Regional de Meio Ambiente e Solidariedade, associações de natureza, jardineiros voluntários e moradores locais. Cerca de 300 jardineiras convidam você a cultivar hortaliças orgânicas de maneira ecologicamente responsável, a partir de variedades não híbridas e, às vezes, desconhecidas. (LILLE3000, 2018, tradução minha)

Oficinas e atividades relacionadas à horticultura, agroecologia e biodiversidade também são oferecidas ao público nesses espaços.

Dentro do terreno do antigo terminal de Saint-Sauveur, existe uma grande área ainda desocupada, conhecida como La Frèche¹²⁰ de Saint-Sauver, objeto de disputa política entre a administração municipal, que possui um projeto de construção de 2.500 unidades habitacionais e equipamentos esportivos, e diversos movimentos civis que vêm se contrapondo ao projeto, propondo que a área seja mantida desocupada e destinada a usos

¹²⁰ Pode ser traduzido como “terreno baldio”.

coletivos e ecológicos. Os trechos abaixo, retirados do artigo *Frêche Sant-Sauveur à Lille: la guerre des mondes*¹²¹, apresentam bem o embate:

O destino da *frêche de Saint-Sauveur*, 23 hectares no centro de Lille, é objeto de uma luta enérgica entre políticos eleitos que "programaram" sua transformação, e habitantes e associações que se mobilizam por um projeto alternativo. A administração municipal, por sua vez, permanece surda aos argumentos destes últimos revelando, assim, a verdadeira questão desta luta.

Eles nos falam sobre desenvolvimento, valorização, economia, programação e metros quadrados. Eles nos falam sobre unidades habitacionais, piscina olímpica, poço de mergulho de competição, metrópole europeia, atratividade do território. E nós, vivemos este território. Nós o desejamos, mas não como eles. Nós o habitamos com nossos corpos, nossos sentidos, nossas memórias, nossas sensibilidades, muito mais do que com nossa razão. Através dele, nos conectamos com nossas histórias, nossas memórias, nossos sonhos e nossos passos.

Aqueles que se acham no direito de moldar nosso destino, que jogam *SimCity* com nossas vidas, eles já vieram alguma vez [passear na *frêche de Saint-Sauveur*]? Eles escalaram um dos lados do *Belvédère* para admirar o pôr do sol que atinge o campanário? Eles sentiram o vento que faz movimentar as ondas de gramíneas selvagens na primavera? Será que eles já se maravilharam com as dezenas de orquídeas, cujas fantásticas pétalas em forma de abelha provocam o desejo de vê-las florir de novo, independentemente de se saber que são uma espécie protegida? Será que eles se perguntaram quem nos legou estas lindas árvores, que compõem o cenário da circulação pelo antigo periférico, transformando este lugar em um refúgio mágico? Eles puderam apreciar a incongruente faixa brilhante do metrô aéreo à noite? Eles foram tocados pela força da vida vegetal que cobre o asfalto ou explode o concreto do terreno? Ou pela força das vidas humanas que tentam, ali, sobreviver à margem? (VIDAILLET, 2018a, tradução minha).

Esse fragmento da matéria jornalística me evoca uma passagem de Tonucci (2016), em que o autor discute, a partir de Lefebvre, os conceitos de *valor de uso* e *valor de troca* e relaciona-os com a *apropriação* e a *dominação* (pela propriedade privada), explicitando a natureza política do espaço.

Lefebvre (2013, p. 389)¹²² ressalta que a absorção do uso pela troca não se dá sem conflitos, pois o uso implica *apropriação* e não *propriedade*. Ademais, a *apropriação* implica tempos, ritmos, símbolos e uma prática espacial não fragmentada. Daí que espaços extremamente monofuncionais se prestem pouco à *apropriação*, já que se situam fora do tempo *vivido*, tempo diversificado e complexo experimento pelos usuários (ou *usuários do espaço*). É o uso político do espaço, enfatiza Lefebvre, que restitui ao máximo o valor de uso, em termos de recursos, situações espaciais e estratégias. O espaço das atividades cotidianas dos usuários é *vivido*, concreto e subjetivo (p. 395), e não representado ou concebido (como o espaço dos urbanistas). (TONUCCI, 2017, p.145)

¹²¹ Pode ser traduzido como: "Frêche Sant-Sauveur em Lille: a guerra de mundos"

¹²² LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Livros, 2013 [1974].

No período em que estive em Lille, esse embate estava borbulhante, embora o movimento civil estivesse frustrado pelos impedimentos colocados às atividades de ocupação temporária que vinham propondo, principalmente através do Coletivo Fête la Frîche. Em outubro de 2018 houve, contudo, uma vitória importante para os movimentos de resistência, a partir de uma decisão judicial que suspendeu a deliberação da Métropole Européenne de Lille (MEL) que declarava o projeto como de interesse geral e abria o caminho para sua implantação (BIDAULT, 2018; GRAVELEAU, 2018). A decisão foi uma resposta à ação judicial aberta pela "Associação para a supressão da poluição industrial" (ASPI) e "Associação pela proteção, planejamento, reapropriação coletiva de Saint-Sauveur (PARC)". Agora os movimentos comemoram, como aparece na chamada do artigo de Vidaillet, (2018b): *"Saint Sauveur: et tout redevient possible!"*¹²³.

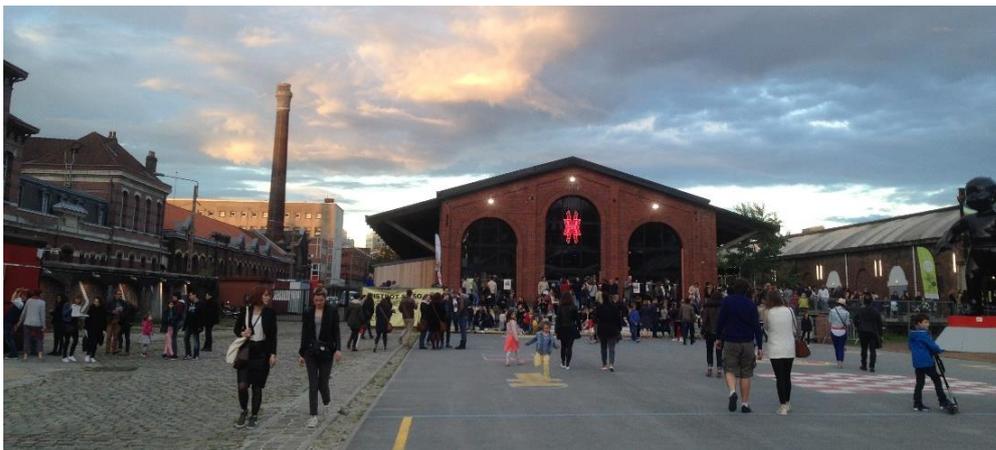


Figura 26: La Gare de Saint Sauveur. Os espaços transformados em equipamentos culturais.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 27: La Gare de Saint Sauveur. A "fazenda urbana". Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

¹²³ "Saint Sauveur: e tudo é novamente possível!"



Figura 28: La Frêche de Saint Sauveur. Fonte: Aballain, 2017.

3.2.2 O ESPAÇO POLÍTICO: OS JARDINS COMPARTILHADOS

Tal como a "fazenda urbana" da Gare de Saint-Sauveur, existem diversos outros espaços coletivos de jardinagem e agricultura em Lille e na região metropolitana. Ao deambular pela cidade e arredores, é bastante comum encontrar lugares que abrigam essas práticas, como canteiros elevados em praças e largos, *jardins familiares* e *jardins compartilhados*.

A cultura da jardinagem urbana coletiva tem sua origem nos *jardins operários*¹²⁴, criados no final do século XIX, nas periferias das cidades industriais. Era uma iniciativa dos capitalistas industriais, feita em nome de uma filantropia patronal, embora se ancorasse em princípios estruturantes do capitalismo, como foi abordado no capítulo 2. Por um lado, a diminuição dos gastos sociais pelos donos das indústrias, ao promoverem a autonomia alimentar dos trabalhadores e, por outro, o afastamento de possíveis movimentos insurgentes. Era necessário desviar o proletariado dos lugares de boemia e de onde circulavam ideias revolucionárias (BAUDELET *et al.*, 2008). Como Lille teve um passado industrial muito importante, a cultura dos *jardins operários* se mantém até os dias de hoje. No século XX, eles foram rebatizados como *jardins familiares*¹²⁵. Embora tenham quase desaparecido no período do pós-guerra, uma vez que muitos desses terrenos foram reapropriados pelo Estado para a construção habitacional, a partir dos anos 1970 eles ressurgiram com grande legitimidade a

¹²⁴ *Jardins ouvriers*.

¹²⁵ *Jardins familiaux*.

partir dos incentivos legais para o comércio de proximidade, como medida de favorecimento às condições de pobreza de boa parte da população francesa.

Ainda que sejam espaços para uso coletivo, os *jardins familiaes* são organizados a partir da divisão do terreno em parcelas individuais, onde cada jardineiro realiza seu cultivo de forma autônoma, segundo suas próprias práticas e aspirações. Inicialmente localizados nas periferias, os *jardins familiaes* têm se aproximado cada vez mais dos centros urbanos. E, conquanto conservem sua vocação original de produção hortícola para o consumo doméstico, há atualmente um movimento de abertura para outras iniciativas, como a educação ambiental e a inserção social (BAUDELET *et al.*, 2008).

Os *jardins compartilhados*¹²⁶ são uma derivação dos *jardins familiaes* ou, segundo Baudelet *et al.*, “uma nova página na rica história da jardinagem coletiva dominada por mais de um século pelo modelo do *jardim operário*” (2008, p.23, tradução minha). Os *jardins compartilhados* surgiram na França na última década do século XX, por influência das experiências norte-americanas de *community gardens*, principalmente de Nova York, nos EUA e Montreal, no Canadá. Em NY, o primeiro jardim comunitário foi criado no início dos anos 70, quando diversos edifícios tinham sido demolidos ou incediados e a cidade contava com muitos terrenos vagos e abandonados. Nesse contexto, a artista Liz Christy encabeçou um movimento de ativismo político que ficou conhecido como *jardinagem de guerrilha*. A artista e seu grupo, Green Guerrilla, lançavam bombas de sementes através das grades dos lotes baldios. Pouco a pouco as flores iam nascendo entre os entulhos e um jardim se formava. O movimento se ampliou e além das bombas de sementes, grupos de voluntários começaram a fazer a limpeza, cuidar e se apropriar de alguns desses terrenos. Em 1973, foi criado o primeiro jardim comunitário da cidade, que recebeu o nome de Liz Christy, e a associação Green Guerrilla passou a ajudar os movimentos civis de criação desse tipo de jardim. No final dessa década, a administração municipal passou a reconhecer e apoiar esses movimentos. Atualmente, existem mais de 600 jardins comunitários em Nova York e, não sem conflitos, têm conseguido se manter (BAUDELET *et al.*, 2008). Tanto a jardinagem de guerrilha, quanto o movimento dos jardins comunitários, assim como o caso da Frêche de Saint-Sauveur, são ações políticas que tensionam a lógica da propriedade privada, da gestão estatal e fazem contraponto à

¹²⁶ *Jardins partagés.*

especulação imobiliária. Portanto, embora tenham recebido apoio de administrações mais progressistas, são também alvo de resistências e boicotes pelos governos mais conservadores (BAUDELET *et al.*, 2008).

Retomando a história resgatada no capítulo 2, vemos que essas ações de *jardinagem de guerrilha* e dos jardins comunitários em NY se inserem no movimento de contra-cultura iniciado nos anos 60, que alavancou a emergência dos movimentos ambientalistas. Ao se fundamentar na crítica à sociedade ocidental capitalista, o movimento apontava para outros modos de vida, para a apropriação dos espaços cotidianos e para alternativas ecológicas.

Na França, os primeiros jardins comunitários foram criados a partir de um intercâmbio entre militantes franceses, canadenses e norte-americanos em que foram apresentadas as experiências vividas em Nova York e em Montreal. O primeiro desses fóruns de troca de experiências ocorreu em Lille, em 1997 (BAUDELET *et al.*, 2008).

O termo *jardins compartilhados* foi então cunhado, tendo como base a noção de partilha do espaço, do projeto, das atividades e do manejo. Os *jardins compartilhados* são, portanto, aqueles "criados ou geridos coletivamente, tendo como objetivo desenvolver vínculos sociais de proximidade através de atividades sociais, culturais ou educativas, e sendo acessíveis ao público" (BAUDELET *et al.*, 2008, p. 21, tradução minha). Além da dimensão ambiental, os *jardins compartilhados* se inserem no conjunto dos movimentos atuais de democracia participativa e de autogestão, "que implicam o respeito tanto à autonomia do indivíduo, quanto às formas de regulação coletivas" (BAUDELET *et al.*, 2008, p. 27, tradução minha).

Segundo o Guia de jardins naturais compartilhados na Região Nord-Pas-de-Calais (AJOnc, 2012), o movimento dos jardins comunitários tem como objetivo impulsionar a experiência do vínculo entre as questões ambientais e sociais. "Ao iniciar-se, de maneira coletiva, na botânica, jardinagem ou Land'ART, o habitante jardineiro desenvolve um vínculo social específico" (AJOnc, 2012, p.6, tradução minha). Os *jardins compartilhados* em Lille são, na maior parte dos casos, geridos por associações a partir de um convênio estabelecido com a administração municipal. Existe uma outra associação, a AJOnc (Amis des Jardins Ouverts et néanmoins clôturés¹²⁷), que ajuda coletivos civis a gerir, manter e animar os *jardins*

¹²⁷ Amigos dos Jardins Abertos embora cercados.

compartilhados. A AJOnc faz acompanhamento de uma rede de *jardins compartilhados* da região metropolitana de Lille e de outras áreas vizinhas dentro da região de Hauts-de-France. Esse nome, um tanto quanto engraçado ou estranho, é justificado na Carta dos Jardins Comunitários, escrita em Lille em 1998, pelo seguinte:

Um Jardim comunitário aberto, embora cercado é, como seu nome indica: cercado. Para permitir uma perenidade das plantações e outros manejos realizados pelos habitantes no jardim, ele é protegido por cerca(s) e grade(s). No entanto, o objetivo é de abrir o espaço para o bairro frequentemente e tão regularmente quanto possível. (AJOnc, 2012, p.11, grifo meu)

O diretor da AJOnc, René Penet¹²⁸, defende o cercamento na medida em que a cerca ajuda a proteger os jardineiros e usuários, evitando a apropriação por algum grupo que inviabilize o uso coletivo. Se as pessoas tiverem medo, o jardim não se mantém, portanto a cerca delimita um espaço privado ainda que coletivo e aberto. Para René, os *jardins compartilhados* estão na fronteira entre o público e o privado.

A imagem a seguir representa os diferentes tipos de jardins, comparando-os uns aos outros a partir de dois eixos: "acessibilidade" ao espaço e ao projeto – eixo horizontal, representado pelo rio – e "iniciativa" popular – eixo vertical, representado pelo caminho. Os *jardins educativos*, de inserção econômica, e os *jardins públicos* possuem baixa iniciativa popular, ou seja, são criados e mantidos com pouca participação social. Diferenciam-se entre si, contudo, uma vez que os *jardins públicos* são, em geral, abertos e muito mais acessíveis do que os primeiros. Já os *jardins familiares*, os de inserção social, assim como os *jardins de cooperativas* e, especialmente, os *jardins compartilhados*¹²⁹ são propostas nas quais a iniciativa popular é estruturante. Esses jardins se diferenciam, contudo, pelas suas características de acessibilidade, na medida em que os *jardins familiares* e de inserção são utilizados por um público restrito, enquanto os outros são jardins coletivos, com possibilidades muito maiores de acessibilidade e participação popular, considerados "nem estritamente privados, nem estritamente públicos" (AJOnc, 2012, p.63).

¹²⁸ Em entrevista concedida a mim em 23/05/2017, na sede da AJOnc, em Lille.

¹²⁹ Possuem diferentes denominações, mas têm como princípio comum a ideia de compartilhamento e abertura. São considerados os jardins que apresentam maior participação popular e mais ampla acessibilidade.



Figura 29: Comparação entre os diferentes tipos de jardins coletivos, a partir das variáveis "acessibilidade" e "iniciativa".
Fonte: AJOnc, 2012

Segundo René, para a criação de *jardins compartilhados* esses pontos de partida – iniciativa, acessibilidade – devem ser alimentados. Atualmente seria possível também incluir outro eixo, a biodiversidade, já que os *jardins compartilhados* têm como diretriz a realização e divulgação de práticas agroecológicas, sendo espaços de vínculos sociais e ambientais. Esse não é um princípio comum a todos os tipos de jardins. Nos familiares, por exemplo, cada usuário-jardineiro faz seu projeto e suas atividades da maneira que escolher e, em muitos casos, reproduzem práticas agrícolas convencionais.

Inicialmente os *jardins compartilhados* eram criados exclusivamente por iniciativas dos próprios habitantes que se organizavam, faziam toda a mediação com a administração pública e buscavam recursos por conta própria. Na última década, entretanto, as prefeituras começaram a se interessar pela criação desses jardins, principalmente pelo potencial que possuem no estabelecimento de laços sociais em vizinhanças conflituosas, cumprindo um papel de pacificação social. Além disso, possuem um apelo ambiental e cultural muito valorizado no urbanismo contemporâneo, como foi abordado no capítulo 2. Em um

movimento similar, *jardins compartilhados* também começaram a ser criados pelos *bailleurs sociaux*¹³⁰, que são organismos responsáveis pela construção de habitações populares e/ou gestão dos alugueis sociais. Nesse caso, os *jardins compartilhados* são interessantes para a construção da vida comunitária dos moradores, além de serem mecanismos de harmonização social de populações vulneráveis. As instituições de gestão, os *bailleurs sociaux*, interessam-se por levar a cabo esse tipo de iniciativa devido aos incentivos fiscais que recebem e por uma estratégia de valorização dos seus projetos, aumentando sua competitividade. Atualmente, as construtoras também vêm incorporando *jardins compartilhados* aos seus projetos imobiliários, com intenção de aumentar a mais-valia¹³¹. Segundo René, apesar dos desafios relacionados à criação de *jardins compartilhados* nesses âmbitos – prefeitura, *bailleurs sociaux* e construtoras – a AJOnc só consegue se manter pela existência dessas iniciativas, uma vez que são elas que financiam a associação e viabilizam a perenidade dos projetos.

De acordo com René, os desafios referem-se à inversão de sentido, uma vez que os projetos passaram a ser concebidos pelas instituições, definindo regras e prioridades. Principalmente em relação às iniciativas da prefeitura, a inversão se dá uma vez que o processo inicia-se pelo projeto do jardim e, depois, buscam-se os jardineiros. Para o diretor, essa é a causa dos maiores problemas e da inviabilização de alguns projetos. Inicialmente, porque só as pessoas do bairro e da vizinhança conseguem entender suas dinâmicas socioespaciais, como as diferenças e possibilidades de uso e apropriação dos espaços. Por isso, são eles que devem orientar as soluções e as diretrizes do projeto. Outra questão se refere a contextos sociais difíceis. Em muitos bairros ou vizinhanças, por exemplo, não há uma "mistura social"¹³² e, com isso, as populações de maior vulnerabilidade acabam perdendo a inserção nos espaços públicos. Uma questão chave, portanto, é como reinserir essas pessoas no espaço público e na vida comunitária. Segundo René, esse é um verdadeiro desafio, pois quando não há essa "mistura social", é muito difícil um jardim compartilhado ir adiante. É importante haver pessoas que tenham algum conhecimento especializado ou um interesse mais objetivo, pois são elas que motivam as outras e assumem o papel de liderança. Quando não há esses diferentes perfis, é a AJOnc que precisa assumir tal papel e, assim, a viabilização

¹³⁰ Pode ser traduzido como "arrendadores sociais".

¹³¹ Informações fornecidas por René Penet, em entrevista concedida a mim em 23/05/2017.

¹³² René Penet utiliza o termo *mixité sociale*.

do projeto fica bem mais complicada. Para René, a autonomia é uma questão chave para a viabilização de um jardim compartilhado a longo prazo. Quando não há vínculos sociais fortes e consolidados, como ocorre em algumas regiões mais populares e com muita oferta cultural, os jardins são muito instáveis, pois as pessoas "vêm e vão", mais consumindo as propostas do que estabelecendo um projeto coletivo. Com isso, o projeto não se consolida autonomamente. Por esses motivos, René defende que um "projeto descendente", proposto pela prefeitura ou outras instituições, é muito mais difícil de concretizar do que um "projeto ascendente" motivado pelos próprios moradores.

Com isso, a AJOnc tem sido cada vez mais valorizada pela sua expertise na mediação social¹³³. A partir de princípios de participação e trabalho coletivo, a associação consegue criar uma vida em rede que permite alcançar os objetivos de autonomia e apropriação muito fortes, viabilizando a manutenção dos jardins a longo prazo. Segundo René, existem muitas tentativas de criação de *jardins compartilhados* que não conseguem se manter e acabam depois de um curto período, pois falham na construção da vida associativa. É necessária uma experiência de trabalho social que, em geral, paisagistas e arquitetos, ainda que tradicionalmente envolvidos na criação de jardins, não sabem conduzir. A maioria das associações de acompanhamento estão mais engajadas com as questões institucionais, enquanto a AJOnc possui o diferencial de estar mais voltada para a prática. É através do laço social que eles trabalham a questão ambiental. Primeiro criam-se os vínculos entre as pessoas e, a partir deles, planeja-se o jardim. Ou seja, é preciso que o jardim seja um desdobramento das relações que foram criadas previamente e não um projeto pré-concebido. Para René, é através de relações sociais consolidadas que ganha-se a autonomia necessária para solucionar os problemas. Assim, é possível alcançar uma força política capaz até mesmo de enfrentar as disputas fundiárias, questionar a renda da terra, a necessidade de áreas verdes públicas, etc. A apropriação forte desses espaços é o que garante sua perenidade, na medida em que a comunidade se constitui como um movimento militante que vai se opor a qualquer tentativa de tomada da área, de desaparecimento do jardim.

¹³³ Segundo René Penet, em 2017, a AJONC contava com uma equipe de 16 pessoas, que acompanhavam 60 *jardins compartilhados*. Para o diretor, ainda seria preciso o dobro de pessoas para que eles conseguissem ter um acompanhamento semanal desses jardins.

Ficam explícitas, dessa forma, as relações de força envolvidas nos projetos dos *jardins compartilhados* e também torna-se evidente a dimensão política desses espaços. Eles são laboratórios vivos da democracia participativa e, ao mesmo tempo, uma incógnita para parte da classe política que não assimila as iniciativas que escapam dos marcos existentes (BAUDELET *et al.*, 2008). "A ideia de que os habitantes podem sair da sua passividade, do seu papel de consumidores de serviços públicos para tornarem-se atores da sua própria vida incomoda mais de um" (BAUDELET *et al.*, 2008, p.27, tradução minha).

Existe também uma rede de *jardins compartilhados* na França chamada Le Jardin dans tous ses états¹³⁴ que promove amplos encontros a cada três meses para trocas de experiências.

É muito interessante andar pela cidade e ir descobrindo esses jardins. Cada um tem suas próprias características e neles são promovidas atividades diversas. Alguns se dedicam principalmente à proteção ambiental, por abrigarem nascentes ou cursos d'água. Outros são mais voltados para a horticultura agroecológica, promovendo oficinas, feiras, etc. Há aqueles em que se realizam eventos mais festivos, como encontros gastronômicos, musicais, etc. E há também muitos que têm como foco a educação ambiental.

Tive oportunidade de conhecer sete jardins compartilhados na área metropolitana de Lille, de um total de aproximadamente vinte e oito (AJONC, 2019). Os jardins configuram uma trama verde e azul urbana. Aliás, pela sua diversidade e multifuncionalidade, conformam uma "trama multicolorida".

¹³⁴ Pode ser traduzido como "O jardim em suas diversas acepções".

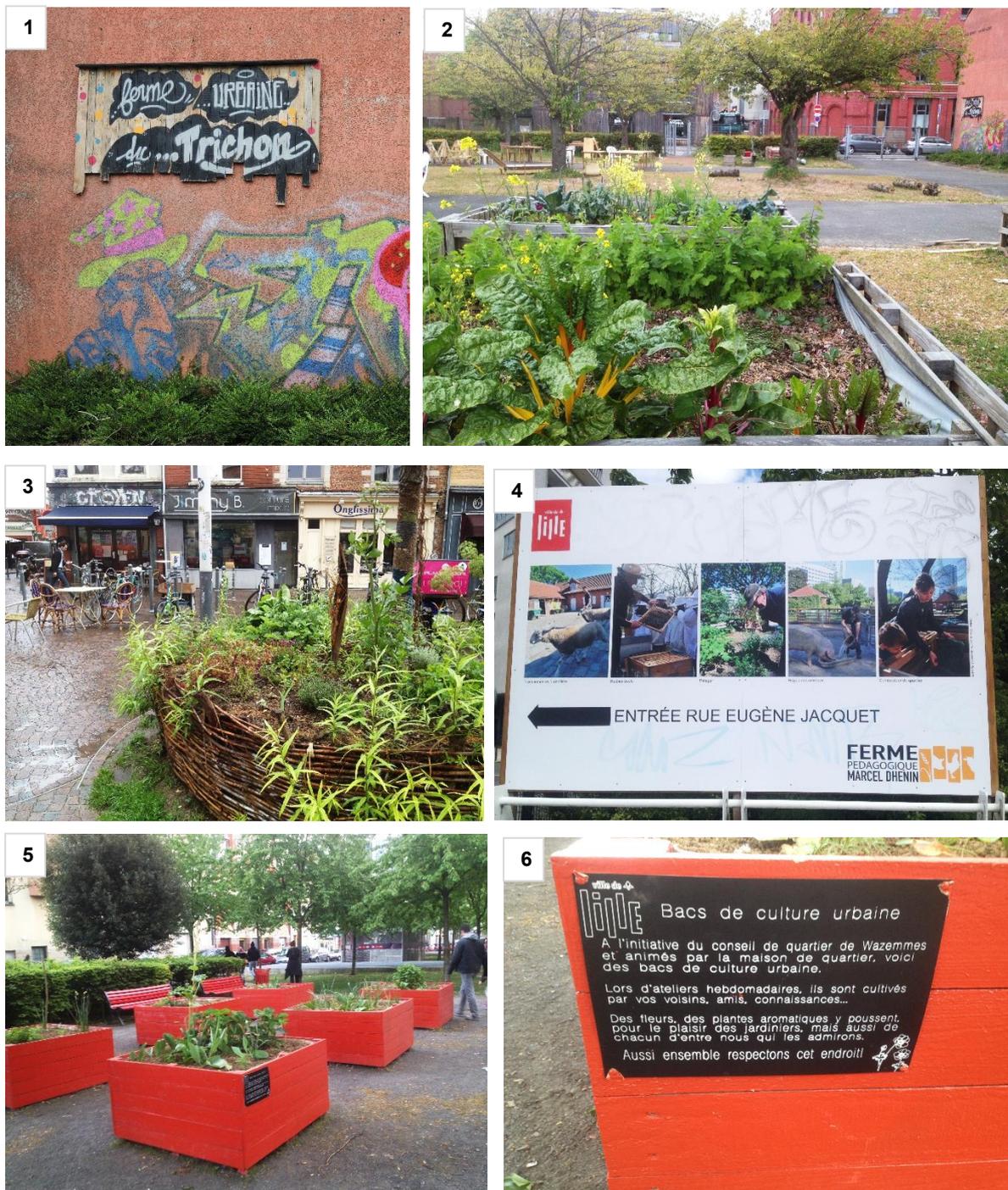


Figura 30: Diferentes espaços de jardinagem e horticultura urbana e/ou coletiva na Região Metropolitana de Lille.

1-2. Fazenda urbana coletiva, em Roubaix.

3. Jardineira de horticultura em um largo, no centro de Lille.

4. Placa da fazenda pedagógica da prefeitura, no centro de Lille.

5-6. Jardineiras para horticultura em uma praça, no bairro Wazemmes, em Lille. Iniciativa de uma organização de vizinhos.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

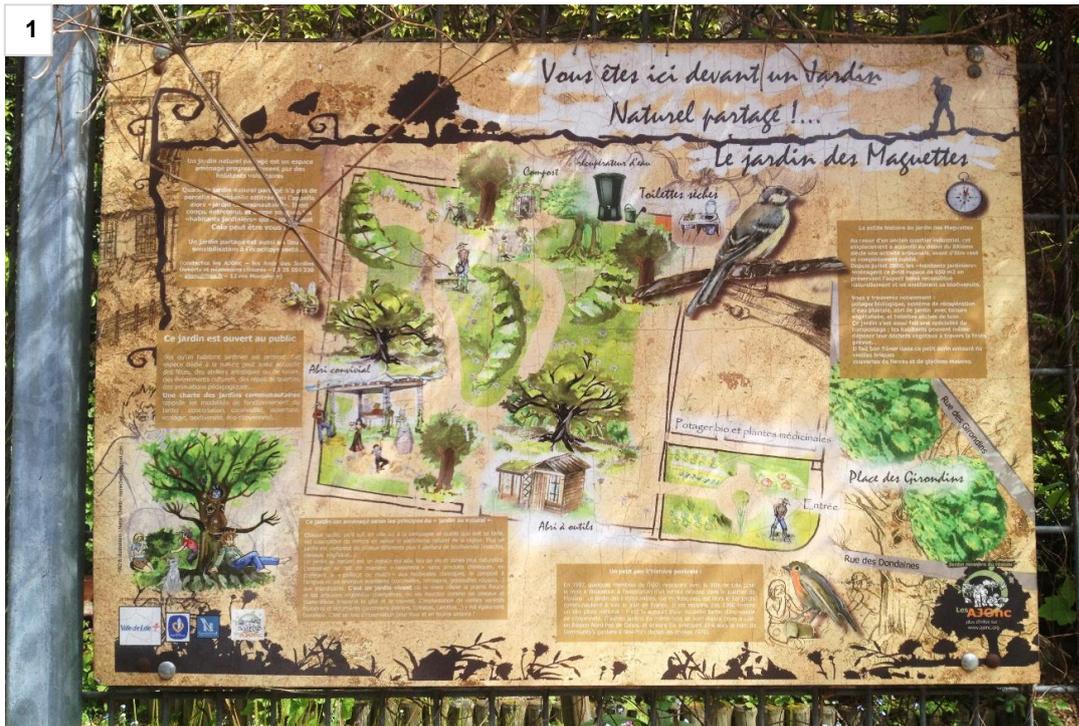


Figura 31: Jardim natural compartilhado em Lille - Le jardin des Maguettes. Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

1. Placa informativa do jardim.
2. Canteiros do pequeno jardim.
3. Banner da AJONc na grade do jardim.
4. "Ponto de compostagem cidadã de proximidade".



Figura 32: Jardim comunitário em Villeneuve D'Ascq (MEL) - Le Poteau Rose.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 33: Jardim compartilhado em Lille - Jardin des Drôles d'Waz'eaux.

1. Convites para eventos abertos no jardim.
2. Material informativo sobre compostagem.
3. Performance musical.
4. Nascente protegida.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016.

3.2.3 A MOBILIDADE SUAVE: *LAS PROMENADES*

Ao participar de uma atividade promovida pela Associação Lisière(s), responsável pela gestão do Jardin Écologique du Vieux Lille, um *jardim compartilhado*, descobri outros espaços interessantes da minha *trama verde e azul* vivida. A atividade consistia em fazer um circuito a pé ou em bicicleta, partindo do jardim, situado em uma ampla área verde denominada Plaine de la Poterne e chegando no Parc de la Citadelle, o principal parque da cidade, localizado na sua região histórica (*vieux Lille*), na área do antigo forte. Ao longo do percurso fizemos alguns pontos de parada, onde os participantes deveriam registrar suas percepções sensíveis através de texto, desenho ou alguma outra expressão estética. Para a minha feliz surpresa, esse percurso parecia um emblema de uma *trama verde e azul*. É um caminho contínuo, exclusivo para modos de mobilidade suave (a pé, em bicicleta, a cavalo...), que vai conectando áreas verdes e nos desconectando do tráfego de automóveis, nos distanciando dos ruídos urbanos e nos aproximando do silêncio, do barulho do vento nas plantas, do canto dos pássaros. E, mesmo estando no centro da cidade, estamos também na beira do rio, sentindo a umidade no ar e observando o correr das águas.

Esse caminho que percorremos é um trecho de um antigo circuito chamado La Promenade du Préfet (A Caminhada do Prefeito). Essa trilha foi construída na década de 1860 por demanda do prefeito Vallon, com a intenção de criar percursos arborizados e com calçamento mais adequado para a prática da equitação do que os paralelepípedos das ruas da cidade. Duas trilhas foram criadas nos baluartes do limite norte da cidade, uma para equitação e outra para pedestres. Logo depois de sua criação, elas foram estendidas na direção sul, até a antiga porta de Roubaix e, em 1880, foram novamente ampliadas ao longo do rio Dêule, chegando até o antigo forte, atual Parc de la Citadelle. Em 1890 o circuito foi concluído, com uma extensão de 7 km (VILLE DE LILLE, 2008).



Figura 34 : La Promenade du Préfet.
Fonte: LE MA, 2017.



Figura 35: Atividade promovida pela Associação Lisière(s), ao longo da Promenade du Préfet.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

Com a derrubada das fortificações, grande parte desse percurso foi destruída e interrompida pela ocupação por edifícios e equipamentos urbanos. Na parte norte, ao longo do rio Dêule, do Parc de la Citadelle e da Plaine de la Poterne, ainda existe, contudo, um trecho residual da antiga Promenade du Préfet, que pode ser percorrida em modos suaves. Ela faz parte do sistema de *vias verdes* (*voies verts*), sobre o qual ainda falarei neste capítulo.

Atualmente, a Promenade du Préfet se insere em um circuito maior, chamado La Promenade des Remparts (A Caminhada dos Baluartes), que percorre as áreas das antigas fortificações ao redor da cidade que, no final do século XIX, ocupavam uma extensão de 368 hectares. Com a sua derrubada, formou-se um cinturão ou anel verde no entorno da cidade, constituindo uma reserva fundiária importante. Inicialmente de propriedade do Estado, pouco a pouco o espaço foi cedido ao município¹³⁵. Ao longo do século XX, muitas dessas áreas foram ocupadas por vias de trânsito rápido, conjuntos habitacionais e grandes equipamentos urbanos. A administração municipal de Lille, contudo, tem promovido esse circuito turístico ao redor da cidade, a partir do qual pode-se conhecer um pouco da sua história e ver a diversidade urbanística e social das diferentes regiões. Segundo o guia desse percurso, ele "é, ao mesmo tempo, um percurso de descoberta de parques e jardins, um convite à leitura renovada da cidade e uma oportunidade de praticar caminhada, de maneira esportiva ou despreocupante" (VILLE DE LILLE, 2008, pg. 6, tradução minha).

O percurso, de 16 km, pode ser feito a pé, preferencialmente, ou em bicicleta, embora alguns trechos sejam de difícil trânsito para ciclistas. Apesar da ocupação imobiliária ao longo do último século e do potencial das áreas ainda desocupadas como reserva fundiária, parece haver atualmente a intenção de preservar os fragmentos de áreas verdes que ainda existem. Segundo o guia (VILLE DE LILLE, 2008), existe a intenção de fazer uma reconexão progressiva dessas áreas, formando corredores verdes, garantindo a circulação e o refúgio de espécies animais e vegetais no interior da cidade. Essa iniciativa se inscreve no âmbito do urbanismo sustentável, ecológico, como foi abordado no capítulo 2. Considerando a má reputação de Lille em relação ao índice de áreas verdes por habitante (MEL, 2017; LILLE MÉTROPOLE, 2004)¹³⁶, os governos municipais têm buscado alternativas para melhorar essa condição e,

¹³⁵ A cessão dos terrenos das antigas fortificações por parte do Estado central ao município de Lille se iniciou em 1923, mas só foi totalmente concluída em 1960 (VILLE DE LILLE, 2008).

¹³⁶ Em 2004, o índice era de 15 m² por habitante, contra 50 m² de Amsterdam ou 28 m² de Bruxelas (LILLE MÉTROPOLE, 2004).

atualmente pleiteiam, inclusive, o selo de Capital Verde Européia¹³⁷, tal como foi concedido a Vitoria-Gasteiz em 2012.



Figura 36: Mapa e imagem aérea da Promenade du Rempart.

Fonte: Ville de Lille, 2008.

¹³⁷ Informação de uma funcionária da prefeitura de Lille em email enviado a mim em 01/03/2018.

3.2.4 A MOBILIDADE ALTERNATIVA: AS VIAS VERDES

Vivi em Lille outro conjunto de experiências muito interessantes que se relacionam às *vias verdes*. A proposta de criação dessas vias tomou corpo, na Europa, no final da década de 1990. No marco do debate internacional sobre sustentabilidade e Agenda 21, ocorreram, na Bélgica, os primeiros Encontros Europeus de Tráfego Lento e Vias Verdes. Nesse contexto, foi criada a Associação Europeia de Vias Verdes, que articula diversas organizações implicadas com esse tema em toda Europa (AEVV, s.d). Em 2000, a definição comum de *via verde* foi cunhada na Declaração de Lille:

São vias de comunicação autônomas, reservadas aos deslocamentos não motorizados, concebidas em um marco de desenvolvimento integrado, que valorize o meio ambiente e a qualidade de vida, cumprindo as condições suficientes de largura, inclinação e qualidade de superfície para garantir um uso de convívio e segurança para todos os usuários, de qualquer capacidade física. Nesse sentido, o uso das margens dos cursos d'água e as áreas de ferrovias abandonadas constituem suportes privilegiados para o desenvolvimento de Vias Verdes. (AEVV, s.d, tradução minha)

As *vias verdes* parecem, portanto, a estrutura de mobilidade que mais se aproxima dos ideais da trama verde a azul. Elas constituem, de fato, sistemas de mobilidade alternativos ao sistema automotivo, possibilitando outras experiências de deslocamento no espaço urbano. Nesses circuitos, cultiva-se a experiência sensual do contato do corpo com o ambiente, a conexão com outros sons que não os do tráfego motorizado, a possibilidade de encontros e de reconhecimento do outro na desaceleração do movimento. As *vias verdes* permitem acessar lugares que são invisíveis, residuais em relação ao sistema viário tradicional, pois é possível deslocar-se nas margens dos rios, no interior ou no limite dos parques, em caminhos entre áreas de cultivos agrícolas, costurando espaços rurais e urbanos em um movimento, ao mesmo tempo, plural e único. No movimento em bicicleta, a pé, ou a cavalo pelas *vias verdes*, a distinção rural-urbano não faz sentido, já que o corpo encontra sua sensualidade no contato com o entorno que o acolhe e que possibilita que se aproprie do espaço.

Um dos circuitos em *vias verdes* que fiz em Lille foi nas margens do rio Dêule, possibilitando um passeio muito agradável e de reconhecimento do rio, da cidade e seu entorno. Segundo Yves Dhau-Decuypere, advogado de direito público e geógrafo, ex-diretor da Mission Bassin Minier envolvido há muitos anos no planejamento regional de Nord-Pas-de-

Calais e metropolitano de Lille, a partir da década de 1980, houve um movimento de recuperação dos rios, com o intuito de valorizar seu aspecto paisagístico e de lazer¹³⁸. Como dito no início do capítulo, essa iniciativa se insere em uma ação maior de renovação urbana. Com isso, muitos terrenos industriais próximos aos rios foram desocupados e houve um grande investimento na despoluição das águas, que eram extremamente insalubres. De acordo com Yves, as margens dos canais, contudo, sempre foram de domínio público, já que estes foram criados pelo Estado para o transporte fluvial e permaneceram sob sua competência.

A *via verde* ao longo do Dêule tem uma inserção metropolitana, com algumas partes já funcionais e outras ainda com interrupções. É possível, portanto, fazer um longo percurso metropolitano margeando o curso d'água.

Outro circuito pelas *vias verdes* que tive a oportunidade de fazer foi em Villeneuve D'Ascq, cidade metropolitana vizinha a Lille, no grande Parc du Heron e seu entorno. Esse circuito foi promovido pela administração metropolitana (MEL) como uma atividade coletiva chamada Fun Rando Vélo. Foi um percurso de 20 km, todo sinalizado, que atravessava o parque, um museu ao ar livre, áreas agrícolas, pequenas aglomerações urbanas, a área central da cidade e o campus universitário, prioritariamente pelas *vias verdes* e, nas áreas mais centrais, também por ciclovias. Foram mais de 900 participantes inscritos, além de outros que fizeram o percurso sem a formalização da participação, como no meu caso e de Daniela Adil, minha companheira de experiência, pesquisadora brasileira do projeto Riquezas Compartilhadas, também interessada nas possibilidades da Trama Verde e Azul e, principalmente, nas práticas de agricultura urbana e agroecologia.

Um aspecto muito interessante que foi perceptível é o investimento das administrações metropolitana e municipal, na maior parte das vezes em parceria com associações, na promoção de atividades de lazer, esportivas e turísticas pela região, como foi esse circuito em Villeneuve D'Ascq. Além dele, da Promenade du Prèfet e a Promenade du Rempart, diversos outros percursos temáticos são promovidos regularmente, seja para descobrir os *jardins compartilhados*, as iniciativas relacionadas à sustentabilidade e à economia solidária ou conhecer os produtores agrícolas metropolitanos¹³⁹.

¹³⁸ Em entrevista concedida a mim em 23/05/2017.

¹³⁹ Proposta do próximo Fun Rando Vélo, que acontecerá em fevereiro de 2019, de acordo com o site do evento (FUN RANDO VELO, 2018).



Figura 37: Material de divulgação de percursos em bicicleta pela MEL.

1. Para conhecer iniciativas sustentáveis, responsáveis e solidárias

Fonte: Ville de Lille, 2016

2. Para conhecer *jardins partagés*.

Fonte: AJONC, 2016.

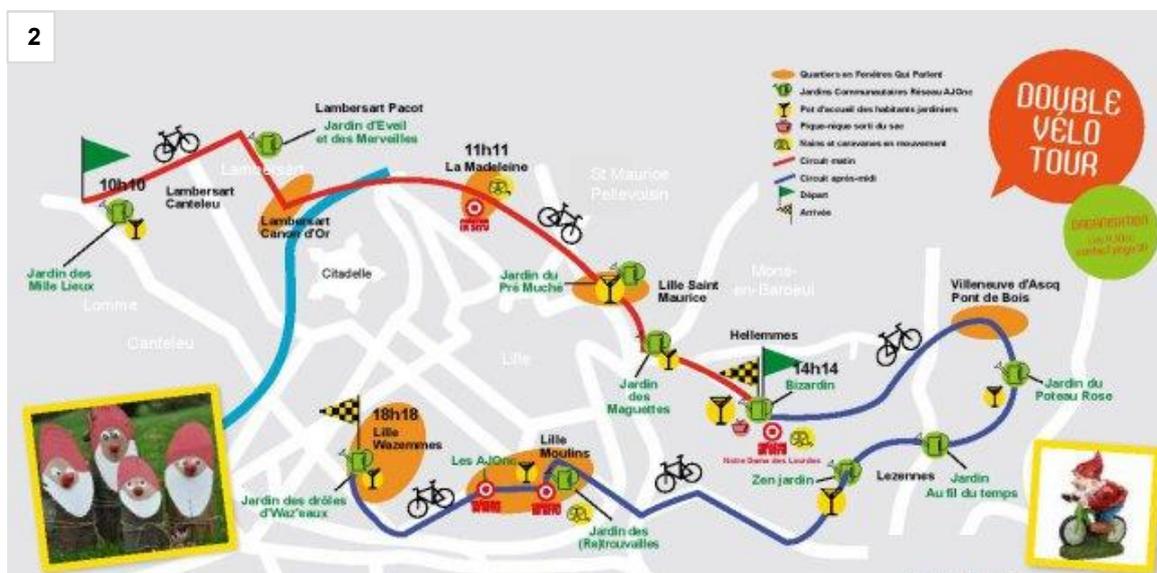




Figura 38: *Via verde* ao longo do rio Dêule, em Lille.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 39: Circuito pelas *vias verdes* em Villeneuve D'Ascq.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 40: Circuito pelas *vias verdes* em Villeneuve D'Ascq.

1. Conexão de uma *via verde* com uma via de tráfego motorizado.
2. Sinalização na entrada de uma *via verde*.
3. 4. 5. *Via verde* ao longo do rio La Marque, afluente do rio Dêule. A placa informa que esse percurso tornou-se possível graças a intervenções importantes financiadas por Lille Métropole Communauté urbaine e pelo Conseil Général du Nord.
6. 7. Cruzamento da *via verde* com rio e ferrovia.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

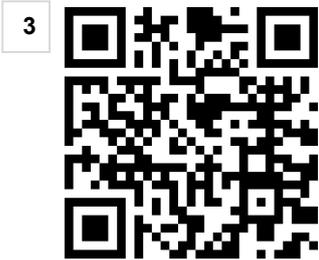


Figura 41: Circuito pelas *vias verdes* em Villeneuve D'Ascq.

1. 2. *Vias verdes* no entorno de áreas agrícolas, de cultivo extensivo e de pequena escala.
3. A *via verde* na fronteira: cidade, campo e rio¹⁴⁰

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 42: Percurso em Villeneuve d'Ascq.

Fonte: Mapeamento feito por mim, sobre imagem do Google Earth, maio/2017.

¹⁴⁰ Este QRcode acessa um pequeno vídeo da minha conta do youtube, que também pode ser visto a partir deste link: <https://www.youtube.com/watch?v=XIUPFT25OZs>.

3.2.5 A REPRESENTAÇÃO DA TRAMA VERDE E AZUL: *LE SCOT ET LE PLU*

A partir de uma entrevista que fiz com Yves Dhau-Decuypere¹⁴¹, soube que existia um projeto de Trama Verde e Azul da região metropolitana de Lille. Depois de ter vivido as experiências que relatei, interessei-me por descobrir as possíveis correspondências entre elas e a trama planejada. Atualmente, vigoram, para a MEL, dois documentos de planejamento territorial: o Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), de 2017, e o Plan Local d'Urbanisme (PLU), de 2004, em fase de revisão. O SCOT determina as grandes orientações do desenvolvimento territorial para um prazo de 20 anos. Já o PLU define as diretrizes e regras de desenvolvimento para o território metropolitano. Ele é a declinação do SCOT para a escala local. Em uma aproximação grosseira ao planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, poderia-se dizer que o SCOT se assemelha ao Plano Diretor Metropolitano (PDDI), enquanto o PLU seria uma espécie de combinação do Macrozoneamento Metropolitano com os Planos Diretores Municipais, descritos no capítulo 1.

No PLU de 2004, já havia uma menção à Trama Verde e Azul na política de valorização dos espaços naturais e das paisagens, que previa a criação, até 2015, de 10.000 ha de áreas públicas "de natureza e de lazer". De acordo com esse documento:

A concretização dessa trama verde e azul passa pela valorização e o desenvolvimento dos espaços naturais existentes e sua articulação. O déficit importante de natureza e lazer no território metropolitano (15 m² *per capita* em comparação com 50 m² em Amesterdan ou 28 m² em Bruxelas) tornou-se uma desvantagem económica em relação às grandes metrópoles europeias capazes de oferecer uma vasta escolha de locais recreativos susceptíveis de atrair investidores. (LILLE MÉTROPOLE, 2004, p. 29, tradução minha)

Esse trecho do documento explicita o que abordei no capítulo 1 sobre a inserção das políticas ambientais em uma estratégia de competição entre cidades, na corrida pela atração do mercado empresarial e de investimentos internacionais.

A Trama Verde e Azul (em outro momento referida como Coroa Verde) deveria constituir-se de grandes parques periurbanos; eixos de ligação ecológica e de mobilidade suave, associados principalmente aos rios e canais, conectando os parques e permitindo a entrada da natureza na cidade; e uma rede verde metropolitana, onde se inscreveriam as vias

¹⁴¹ Em 04/05/2017.

férreas e os caminhos que permitissem o desenvolvimento de corredores e *vias verdes* para uma conexão direta entre a cidade e o meio rural. Essa proposta está estreitamente relacionada a outras políticas de valorização das margens dos cursos d'água e de mobilidade (LILLE MÉTROPOLE, 2004).

A política de valorização das margens dos cursos d'água se insere em um programa maior de Desenvolvimento da Qualidade Urbana. Segundo o mesmo documento, "considerados por muito tempo como pontos negros devido à má qualidade das águas, os canais tornam-se uma das principais apostas da reconquista urbana" (LILLE MÉTROPOLE, 2004, p. 26, tradução minha). Apontando os cursos d'água como "elementos estruturantes do território", a política se sustenta sobre os seguintes princípios:

- dar unidade espacial aos canais, aumentar sua legibilidade;
- enfatizar e consolidar as sequências paisagísticas;
- facilitar o acesso às margens e melhorar a rede de vias pedestres ao longo do canal;
- tornar perceptível a presença do curso d'água;
- aproveitar os locais em fase de requalificação para recriar a continuidade na paisagem;
- promover o diálogo entre o domínio público e o domínio privado, valorizando as áreas de frente ao canal;
- associar a morfologia das construções à paisagem do curso d'água.

Vê-se, como dito anteriormente, que essas diretrizes políticas se inserem em um movimento mais amplo de recuperação de antigas áreas industriais e de conquista de uma melhor qualidade urbana que, segundo Yves Dhau-Decuypere, se iniciou na década de 1980 a partir de abordagens de caráter paisagístico e de lazer. Percebe-se, pelas experiências que vivi, que essas iniciativas têm fomentado a (re)apropriação do espaço urbano pela população.

Esse PLU de 2004 está em fase de revisão para adequação ao SCOT, aprovado em 2017. Nesse documento mais recente de diretrizes metropolitanas, a ideia da *trama verde e azul* aparece com o nome de Infraestrutura Verde e Azul¹⁴² e é apresentada como uma das grandes propostas de estruturação territorial com vistas a garantir "um equilíbrio entre espaços urbanos e áreas rurais, naturais, agrícolas e florestais" (MEL, 2017, p. 3, tradução minha).

¹⁴² *L'armature vert et bleue.*

A Infraestrutura Verde e Azul é considerada "multifuncional", na medida em que agrupa espaços relacionados a três grandes temas: "principais espaços de reconquista ecológica", "trama ecológica e paisagística suporte de atividades recreativas"; "espaços de dominância agrícola".

Os *espaços de reconquista ecológica* são as áreas protegidas, áreas de interesse ambiental, corredores ecológicos existentes ou propostos e a rede hidrográfica. Nesses lugares é prevista a proteção da biodiversidade, podendo associar-se a atividades agrícolas e recreativas; a proteção e recuperação dos corredores ecológicos; a utilização das antigas ferrovias para implantação de corredores ecológicos e/ou *vias verdes*; a proteção das margens dos cursos d'água, seu reflorestamento e a viabilização do acesso universal aos rios ou canais.

A *trama ecológica e paisagística suporte de atividades recreativas* é composta pelos "eixos estruturantes ecológicos, recreativos e paisagísticos"; por áreas cujo caráter natural e paisagístico deve ser mantido ou reforçado; pelas *vias verdes* e outras continuidades verdes urbanas; pelas ferrovias ativas; áreas verdes urbanas existentes ou propostas; polos recreativos; e equipamento de turismo fluvial existente ou potencial. "A criação de uma verdadeira rede de espaços de natureza com vocação recreativa é um forte desejo que responde tanto à vontade de melhorar a atratividade e o ambiente de vida da metrópole de Lille quanto a uma reconquista ecológica" (MEL, 2017, p. 22). As ações a serem realizadas se relacionam à melhoria da gestão e animação desses espaços; à promoção do acesso rápido por mobilidade ativa¹⁴³ ou transporte público; ao reforço das *vias verdes*, principalmente ao longo dos cursos d'água e ferrovias antigas; à preservação e fortalecimento dos circuitos de passeio, principalmente nas áreas agrícolas; à proteção e valorização das áreas rurais propícias para práticas recreativas; e ao fomento ao acesso universal aos cursos d'água. Recomenda-se também a "experimentação de novas formas de natureza na cidade, que respondem aos desafios ambientais e à evolução das demandas dos habitantes (agricultura urbana em superestruturas, telhados verdes, *jardins compartilhados*...)", além da fitorremediação¹⁴⁴ e plantações temporárias em terrenos desocupados (MEL, 2017, p. 22, tradução e grifo meus).

¹⁴³ A mobilidade ativa é aquela em que a força motriz é gerada pelo esforço humano, portanto ela não é motorizada, nem realizada por tração animal. Os principais exemplos são os modos a pé ou em bicicleta.

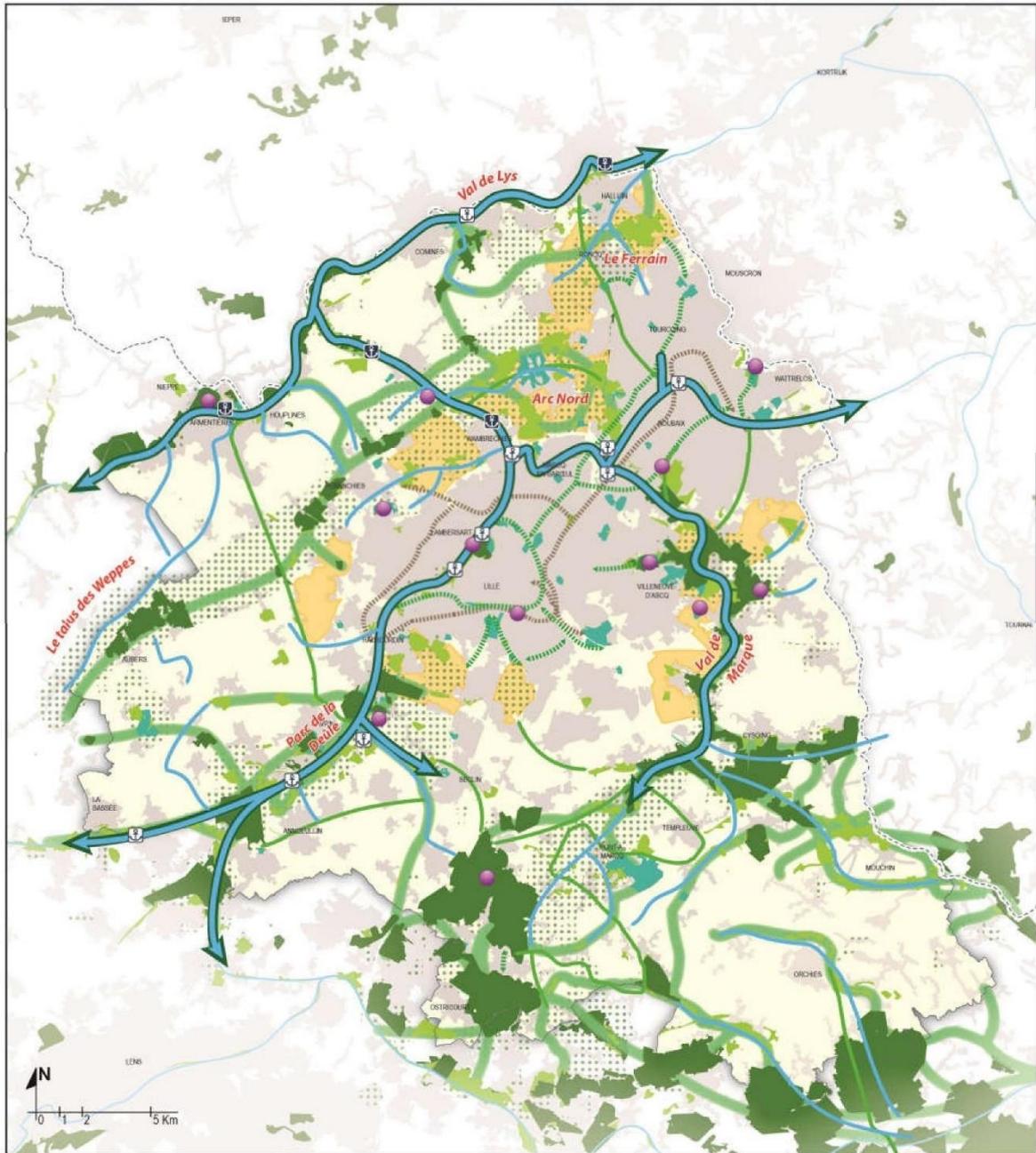
¹⁴⁴ Se refere à utilização de plantas como agentes de purificação de ambientes aquáticos ou terrestres contaminados. No contexto de Lille, a perspectiva de *fitorremediação* de terrenos é central, já que grande parte dos solos foram contaminados pela intensa atividade industrial do passado.

Os espaços de dominância agrícola são as regiões rurais e os denominados *hemiciclos*, áreas que delimitam a urbanização e funcionam como uma "transição rural-urbana". Nesses espaços, deve-se perenizar a função agrícola, preservar as paisagens rurais e assegurar continuidades ecológicas associadas a *vias verdes*. Em áreas com pressão fundiária importante, devem ser implementados instrumentos para a preservação e valorização de terras agrícolas, como zoneamentos de proteção agrícola. O desenvolvimento e a manutenção de práticas agrícolas viáveis e diversificadas devem ser fomentados, assim como a venda por circuitos curtos¹⁴⁵. A promoção de práticas agrícolas menos impactantes ao meio ambiente, assim como medidas de recuperação dos cursos d'água e reflorestamento de suas margens também devem ser encorajadas. Nos hemiciclos, são estimuladas também as funções ecológicas, paisagísticas e de uso público.

Essa proposta multifuncional conforma a denominada Infraestrutura Verde e Azul. As Tramas Verdes e Azuis figuram como subdivisões dessa estrutura, servindo a uma melhor compreensão dos elementos que, em muitos casos, se sobrepõem ou possuem funções múltiplas. Pode-se dizer, portanto, que a Infraestrutura Verde e Azul é composta pela Trama Verde e Azul Ecológica, a Trama Verde e Azul Recreativa, que em muitos casos são coincidentes, e os Espaços de Dominância Agrícola. Os mapas a seguir permitem uma melhor compreensão.

¹⁴⁵ O circuito curto é um modo de comercialização que se efetua por venda direta do produtor ao consumidor ou por venda indireta através de um único intermediário (LA COOPERATION AGRICOLE, 2018).

L'ARMATURE VERTE ET BLEUE MULTIFONCTIONNELLE



Principaux espaces de reconquête écologique

- Réservoir de biodiversité à préserver
- Espace naturel relais à conforter
Principe de connexion à dominante écologique : fonctionnalité des milieux à maintenir ou restaurer*
- ~ Principale liaison écologique prenant appui sur le réseau hydrographique : Potentiel à développer

Trame écologique et paysagère support d'activité récréative

- ➔ Continuité structurante écologique, récréative et paysagère
- ⋯ Caractère naturel et paysager à maintenir ou à renforcer
- ~ Principe de connexion à dominante récréative - Voie verte
- ~ Autre continuité verte urbaine à favoriser
- ~ Voie ferrée active : rôle de connectivité à prendre en compte

- La nature en ville à conforter
- Espace vert (existant ou en projet) potentiel à exploiter
- Pôle récréatif majeur (existant ou potentiel) : attractivité et accessibilité à renforcer
- Ⓜ Équipement de tourisme fluvial existant ou potentiel

Espace à dominante agricole

- Hémicycle (proposition de périmètre)
- Espace agricole : pérenniser une agriculture diversifiée et durable

*Pour plus de détail consulter la carte « TVB écologique »

Décembre 2015

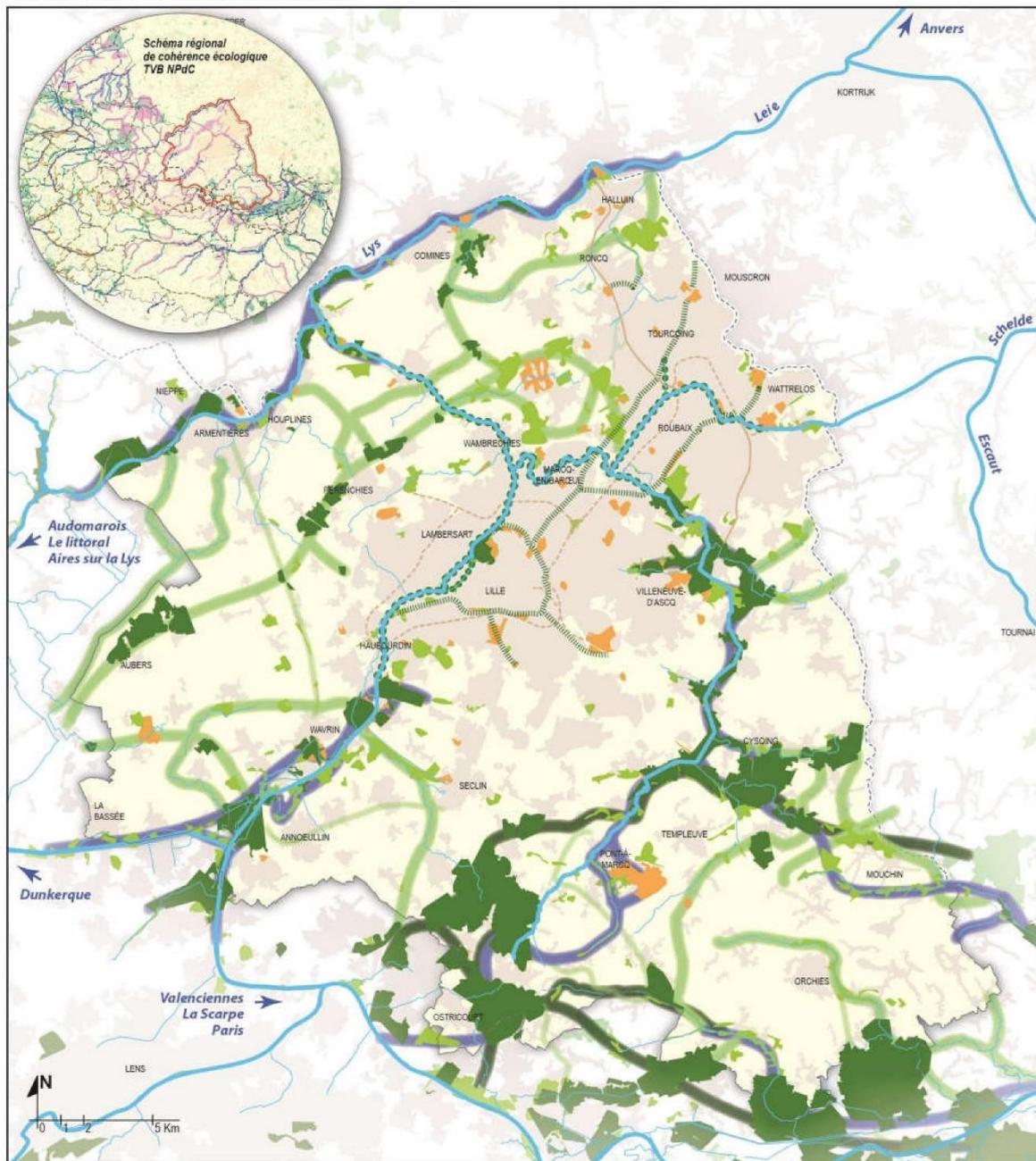


Source : ADULM

Figura 43: A Infraestrutura Verde e Azul Multifuncional da Metrópole Europeia de Lille.

Fonte: MEL, 2017

TRAME VERTE ET BLEUE ÉCOLOGIQUE

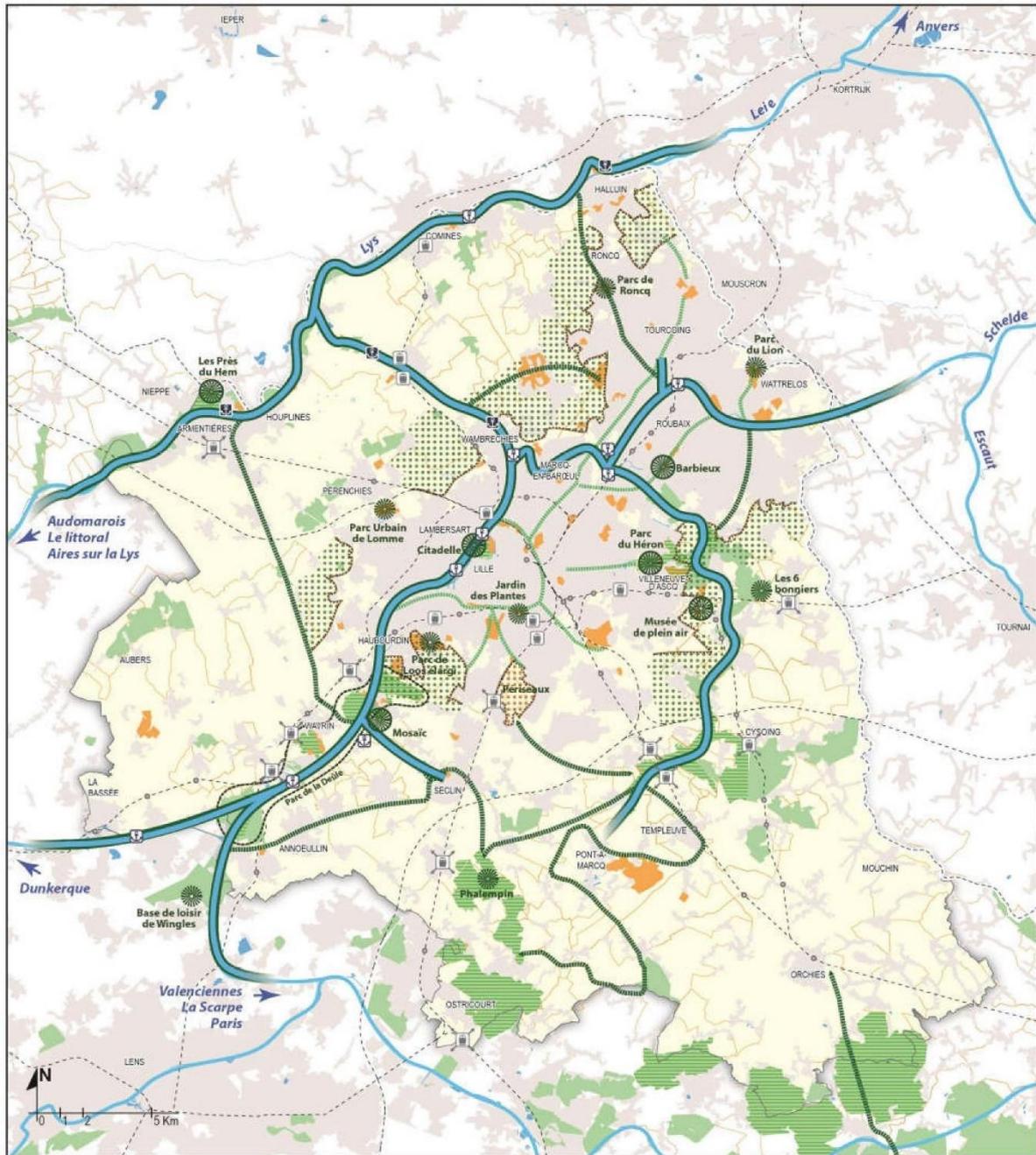


- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Réservoir de biodiversité à préserver Espace naturel relais à conforter | <p>Corridors biologiques
Fonctionnalités écologiques à retrouver ou à conforter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sous trame milieu humide Sous trame milieu agro-naturel Opportunité de voie verte (à créer ou à conforter) Sous trame milieu forestier Cours d'eau | <p>Eléments de connexion écologique en milieu urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuité associée à la voie d'eau à recréer ou conforter Voie ferrée active : Potentiel de connexion à prendre en compte Voie ferrée désaffectée Principe de continuité à conforter Espace de nature en ville (potentiel écologique à exploiter) |
|--|--|---|

Figura 44: A Trama Verde e Azul Ecológica da Metrópole Europeia de Lille.

Fonte: MEL, 2017

TRAME VERTE ET BLEUE À VOCATION RÉCRÉATIVE



Pôlarités à vocation récréative

- Pôle récréatif majeur (actuel ou à potentiel)
- Equipement de tourisme fluvial existant
- Equipement de tourisme fluvial potentiel

Réseau vert métropolitain

- Continuité structurante écologique, récréative et paysagère
- Principe de connexion à dominante récréative (voie verte)
- Autre continuité verte à favoriser en milieu urbain
- Réseau à développer à partir des gares

Espace de pratiques récréatives

- Point d'appui secondaire
- Espace de pratiques récréatives légères (hémicycle et PDENM*)
- Projet/Existant
- Limite d'hémicycle
- Réservoir de biodiversité avec ouverture au public
- Maillage des sentiers à conforter (pédestre, cyclable etc.)

Eléments de contexte

- Gare à proximité des espaces récréatifs
- Autre gare
- Réservoir de biodiversité métropolitain

*Plan de Développement des Espaces Naturels Métropolitains

Décembre 2015

 Source : ADULM

Figura 45: A Trama Verde e Azul de Vocação Recreativa da Metrópole Europeia de Lille.

Fonte: MEL, 2017

Nos mapas, pode-se ver que tanto a Promenade des Rempartes, quanto as margens do rio Dêule são contempladas em ambas as tramas, a ecológica e a recreativa, reforçando o potencial que possuem de uso na vida cotidiana. Os jardins coletivos, tanto os *familiares*, quanto os *compartilhados*, não aparecem nos mapas, embora sejam citados nas diretrizes relacionadas à "trama ecológica e paisagística, suporte de atividades recreativas", como apontado anteriormente. Provavelmente não figurem nos mapas por uma questão de escala, já que em geral são áreas pequenas e de influência local.

Um aspecto interessante é a centralidade que a questão agrícola assume na proposta do SCOT, considerando que não era um tema associado à Trama Verde e Azul no PLU de 2004. No SCOT, ela compõe um dos grandes temas da Infraestrutura Verde e Azul e possui claras diretrizes de proteção da prática e das terras agrícolas. Esse fato parece ser uma resposta à tradicional resistência, por parte dos agricultores, aos projetos de *trama verde e azul*. Como já mencionado, os agricultores sentem-se ameaçados pela dimensão ecológica das propostas, receosos de uma possível inviabilização de suas práticas, como a utilização de agrotóxicos, ou da perda de terras cultiváveis para reflorestamento ou delimitação de reservas ambientais. Outro aspecto parece referir-se à desvalorização das terras demarcadas como agrícolas ou de interesse ecológico, diminuindo seu valor de venda.

Segundo Toublanc e Bonin (2012), a abordagem paisagística tem sido interessante para mediar conflitos em relação ao planejamento territorial ambiental, servindo como uma ferramenta de acordo e mediação entre diferentes atores, especialmente com os produtores rurais. Em seu artigo, as autoras apresentam um caso da região da Planície de Versalhes, onde a resistência dos agricultores à proposta da *trama verde* ensejou um processo participativo de planejamento, em busca de conciliar "a identidade agrícola, com a implementação de princípios ecológicos" (TOUBLANC; BONIN, 2012, p.16, tradução minha). O processo resultou na definição de uma ação prioritária relacionada à criação de uma rede de continuidades ecológicas passíveis de usos diversos com o objetivo de "fazer dessas paisagens lugares de encontros e trocas entre os diferentes atores, a fim de considerar coletivamente o planejamento dos espaços que compartilham" (TOUBLANC; BONIN, 2012, p.16, tradução minha). A ideia da *trama verde* tem sido usada nesse contexto, portanto, como uma ferramenta de mobilização local e conscientização do valor da paisagem agrícola. Segundo as autoras, a abordagem a partir da paisagem permite que os princípios de preservação das

continuidades ecológicas sejam mais facilmente apreendidos a partir das suas implicações na realidade local. Em uma citação do mesmo texto percebe-se, entretanto, que a noção de paisagem se confunde com a de espaço.

Compreendendo mais o espaço do que o conhecimento do meio ambiente, a abordagem da paisagem é mais facilmente apropriada, ao mesmo tempo em que também opera uma simplificação que complementa, mas também direciona as estratégias de ação (TOUBLANC; BONIN, 2012, p.16, tradução minha).

Provavelmente essa compreensão da paisagem se relacione à definição de Metzger, apontada no capítulo 2, que predomina no campo disciplinar da *ecologia da paisagem*. A paisagem é entendida como um nível de organização, ou uma escala de análise mais ampla, a partir da hierarquia populações - comunidades - ecossistemas - paisagens (METZGER, 2001). Ou seja, a paisagem é a unidade de análise adequada para o estudo de grandes extensões.

Milton Santos, entretanto, já em 1988 apontava para o risco de se tomar a paisagem como sinônimo de região, que pode ser entendida como "a área de ação do grupo interessado". Ele defende, contudo, que essa confusão, resquício do pensamento geográfico europeu do final do século XIX, não é mais possível hoje. Confunde-se também paisagem com espaço, mas enquanto a paisagem é a materialidade que nossa visão alcança, o espaço contém o movimento vivo da paisagem com a sociedade (SANTOS, 1988). Nesse sentido, a "simplificação da abordagem a partir da paisagem" mencionada por Toublanc e Bonin (2012) vai ao encontro do que argumentei anteriormente sobre a despolitização das análises espaciais a partir da ideia de paisagem, exatamente no sentido de destituir a compreensão da sua complexidade social. Ao abordar a dimensão da percepção intrínseca ao conceito de paisagem, Milton Santos também aponta para o problema de uma possível simplificação: "a percepção não é ainda o conhecimento, que depende de sua interpretação e esta será tanto mais válida quanto mais limitarmos o risco de tomar por verdadeiro o que é só aparência" (SANTOS, 1988, p.62).

Retomando o SCOT da região metropolitana de Lille, outro ponto notável da proposta de Infraestrutura Verde e Azul é a relevância das *vias verdes*. Ou seja, esse sistema de mobilidade ativa, alternativo ao sistema viário para veículos motorizados e vinculado a elementos naturais, assume um papel estruturante no projeto. A partir das minhas experiências, parece ser o elemento chave para viabilizar o reconhecimento e a apropriação

do espaço (ou de um outro espaço mais amplo) da vida urbana. Leandro Carmelini, em seu texto "Pedalar na Cidade" (CARMELINI, 2015), argumenta que a bicicleta, em seu sentido contemporâneo, assume o papel potente de tensionamento do modelo funcionalista, fundamentado em uma lógica disciplinar, de controle dos corpos. Em contraponto, o uso da bicicleta produz tendências mais autônomas e inventivas para as experiências urbanas. A partir disso, podemos expandir esse argumento sobre o pedalar para todos os modais de mobilidade ativa, já que seja em bicicleta, a pé, skate, patinete ou patins, não há nada que separe ou faça a intermediação entre o corpo e o que se passa ao redor. A via deixa de ser, portanto, apenas um lugar de passagem e torna-se um espaço de experiência, de um contato profundo e intenso com os arredores "permitindo também que a cidade se singularize e que o corpo saia das redomas automobilísticas para encarnar o espaço que o circunda, constituindo lugares" (CARMELINI, 2015, p.11). Com isso, também fica clara a dimensão política dessa mobilidade alternativa.

Nas experiências vividas em Lille, a dimensão política e dialética do espaço tornou-se explícita nos diversos interesses de ocupação da cidade, seja nos conflitos entre os movimentos sociais e os projetos estatais; pela contradição entre o ativismo que impulsionou a criação dos primeiros *jardins compartilhados* e a institucionalização dessas iniciativas pela prefeitura ou pelo mercado imobiliário; na resistência dos agricultores aos projetos de caráter ecológico e sua relação também com o preço da terra e a propriedade privada; na invisibilidade (ou seria invisibilização?) das práticas de cultivo orgânico e agroecológico; na possibilidade de se desviar da lógica de mobilidade automotiva e ampliar as possibilidades de experimentar e reconhecer o espaço cotidiano através dos passeios e *vias verdes*. Vê-se como o espaço, para além da paisagem, mas sem prescindir dela, se constitui de uma trama de relações socioespaciais "multicolorida"¹⁴⁶.

Aqui encerro a narrativa do segundo momento espacial, concluindo as experiências francesas. Parto, agora, para o terceiro, em Vitoria-Gasteiz, na Espanha.

¹⁴⁶ Euclides (2006) defende que a caracterização bicolor da Trama Verde e Azul não representa as ideias mais inovadoras que ela carrega, argumentando, portanto, que a proposta deveria ser de uma Trama Multicolorida.

3.3 TERCEIRO MOMENTO ESPACIAL: A CIDADE DE VITORIA-GASTEIZ

Cheguei em Vitoria-Gasteiz sem saber muito o que me esperava, pois as únicas referências que eu tinha da cidade eram os documentos de planejamento do Anel Verde e da Infraestrutura Verde Urbana. Embora já tivesse morado na Espanha, o que contribuiria para dar um caráter mais trivial à experiência, nunca tinha ido ao País Basco. Ademais, Vitoria-Gasteiz (ainda) não figura nas rotas turísticas mais conhecidas, apesar de todo o investimento que tem sido feito nesse sentido.

O reconhecimento da cidade como Capital Verde Europeia em 2012 foi uma das iniciativas que coroa esse intuito: atrair o turismo e investimentos internacionais. De acordo com Yon Bárcena, do Centro de Estudios Ambientales da prefeitura de Vitoria-Gasteiz, foi também "um plano estratégico para aproximar as questões técnicas [referentes à problemática ambiental] das políticas"¹⁴⁷. Ou seja, legitimar politicamente as ações "ambientais" realizadas pela administração pública, que ganharam força a partir do projeto do Anel Verde e foram se desdobrando desde então, como apresentado no capítulo 1. Ainda segundo Bárcena, o "selo" foi uma conquista importante, mas também um fardo, pois muito esforço precisa ser investido para sustentá-lo.

Parece, contudo, que o investimento tem sido exitoso em relação à qualidade do ambiente urbano e à criação de uma identidade cívica, embora não sem críticas e contradições, como ficará mais claro ao longo desta narrativa.

3.3.1 A CIDADE PERCEBIDA

Um dos aspectos que mais me impressionou em Vitoria-Gasteiz foi a quantidade de parques, praças, passeios verdes e "trilhas urbanas" existentes na cidade. É um conjunto notável, que possibilita diversos usos e percursos através desses espaços. Se fosse resumir minha impressão sobre a cidade, diria: " 'um parque a cada esquina' e muita gente na rua". Essas áreas verdes e conexões no interior do tecido urbano são identificadas no projeto de Infraestrutura Verde como "a trama verde urbana" ou como "espaços de uso público e mobilidade sustentável".

¹⁴⁷ Em entrevista concedida a mim, no Centro de Estudios Ambientales, em 07/06/2017.

Os parques e praças são bem distribuídos por toda a cidade, além de serem bastante acessíveis, já que a área urbana é relativamente pequena. A partir da minha experiência de deambulação pela cidade, poderia dizer que a afirmação contida no Plano de Infraestrutura Verde Urbana quanto à distribuição das áreas verdes apresenta uma correspondência real:

Em geral, a distribuição de espaços verdes na cidade é equilibrada, de modo que a partir de qualquer ponto do tecido residencial há acesso a uma área de recreação verde dentro de um raio máximo de 250 metros, ou seja, a uma distância máxima 2,5 minutos a pé (CEA, 2014, p. 32, tradução minha).

Esse "equilíbrio" em relação à localização das áreas verdes não encobre, entretanto, a diferença de urbanidade e padrão construtivo entre os bairros mais valorizados e os mais populares, além da oferta comercial muito mais dinâmica no centro e nos bairros contíguos.

Outro aspecto surpreendente em relação às áreas verdes de Vitória-Gasteiz é o fato de não serem cercadas. Que diferença em relação ao contexto brasileiro! Quando perguntei a um habitante sobre sua impressão quanto a isso, a resposta foi: "Mas por que seriam cercadas?"

.....

Faço aqui uma pausa que condensa a provocação advinda desse comentário; a explicitação da contradição entre sua excentricidade e sua banalidade.

.....

Percebi nos meus percursos urbanos que algumas áreas verdes eram bastante utilizadas, enquanto outras estavam quase sempre muito vazias. Levantei a hipótese de que a grande oferta – e de espaços tão amplos – podia acabar por provocar mais o isolamento do que a possibilidade de encontros. Ao participar de um seminário realizado pelo GreenLab¹⁴⁸, órgão da prefeitura dedicado à realização de pesquisas sobre temas ambientais que dão suporte aos projetos urbanos do Centro de Estudios Ambientales (CEA), pedi para que os participantes comentassem essa suposição. A resposta foi unânime quanto a não haver

¹⁴⁸ Seminário realizado na sede do GreenLab em 23/06/2017. Minha participação voltou-se à apresentação desta pesquisa de doutorado, sobre a qual foi publicada uma matéria no blog do GreenLab, disponível em <https://blogs.vitoria-gasteiz.org/ceagreenlab/areas-verdes-en-ciudades/>.

queixas e à importância desses lugares na cidade para a preservação de um caráter cultural do povo basco, que valoriza momentos de individualidade e silêncio. Levantei também a questão sobre uma possível insegurança nesses espaços pouco utilizados e abertos. Ane Velasco, uma das dirigentes do CEA, comentou com certa surpresa: "Aspectos como este, que podem ser tão determinantes em outros lugares, não são sequer uma preocupação nossa..."

.....

Faço aqui outra pausa que internaliza a diferença brutal entre contextos.

.....

Outro ponto interessante é a diversidade de espaços que cumprem funções comuns – de encontro, lazer, descanso, práticas esportivas e mobilidade alternativa (por modos ativos e através de vias calmas). Na cidade antiga, bastante densa e com poucas áreas ajardinadas, a maior parte das ruas é pedonal, portanto, cumprem algumas funções similares aos parques e áreas verdes públicas: as pessoas caminham livremente e realizam outras atividades além da passagem, já que são também lugares de pausa, de desaceleração. Ademais, nesses espaços acontecem diversas manifestações culturais, shows, teatros, festivais, aulas de dança, performances. Esses espaços são considerados, no plano de Infraestrutura Verde Urbana, elementos de mobilidade sustentável e são tratados com maior especificidade no Plano Municipal de Mobilidade Sustentável e Espaço Público.

Vitoria-Gasteiz foi uma das cidades espanholas precursoras da transformação das ruas da cidade antiga em vias pedonais. Esse processo se iniciou em 1980 e foi concluído em 2000 (GARCIA, 2019). A imagem a seguir, de uma matéria da época, mostra o início das ações, com o plantio de árvores na pista de rolamento, e o êxito da apropriação por parte da população.



Figura 46: Reportagem sobre as primeiras ações de transformação das ruas do centro antigo de Vitoria-Gasteiz em vias pedonais. Publicada no Boletín Municipal, de maio de 1982.

Fonte: Garcia, 2019

Já os bairros que circundam a cidade antiga apresentam uma urbanização modernista bem característica, com alta densidade habitacional e amplas áreas de uso público no interior dos quarteirões. Esses espaços, contudo, diferentemente da região central, parecem ter um uso bem mais restrito, pois muitos daqueles pelos quais passei estavam bastante vazios, com lojas fechadas e quase nenhuma atividade.

Os bairros mais novos, por sua vez, criados nas expansões das décadas de 1990 e 2000 foram, segundo o jornalista Martínez, "a 'sentença de morte' da pequena capital, tal e como era conhecida" (2018, s.p., tradução minha). O crescimento demográfico previsto não foi alcançado e as expansões acabaram gerando uma importante fragmentação e dispersão urbana. Ainda segundo Martínez, o plano de expansão foi "uma ferramenta legal para que incorporadores imobiliários e especuladores se enriquecessem" (MARTÍNEZ, 2018, s.p., tradução minha), estratégia recorrente na urbanização capitalista. "O que se gerou foi um *boom* imobiliário carente de sentido e de planejamento, uma vez que foram erguidos blocos habitacionais isolados do resto da cidade" (MARTÍNEZ, 2018, s.p., tradução minha). Com isso,

perdeu-se a tradicional unidade urbana, amigável para o pedestre, gerou-se grande dispêndio em redes de transporte público e aumentou-se muito a dependência do automóvel privado. Além disso, os baixos preços habitacionais, atrativos para a população mais jovem, geraram uma segregação social importante entre os bairros mais centrais e as expansões periféricas (MARTÍNEZ, 2018, s.p.).

As imagens a seguir representam meu olhar sobre alguns desses diferentes contextos de Vitoria-Gasteiz e das práticas sociais que conformam tais espaços.



Figura 47: Cenas de Vitoria-Gasteiz, muitas áreas verdes e muita gente na rua.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 48: Parque sem grades.
 Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



1. A praça central
2. Uma rua pedonal
3. Escada rolante

Figura 49: A cidade antiga, muito amigável ao pedestre.
 Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 50: As urbanizações modernistas, com amplos espaços públicos no interior dos quarteirões.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 51: As expansões mais recentes, ainda muito desocupadas.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 52: As tipologias dos bairros de Vitoria-Gasteiz. Da esquerda para a direita: as expansões mais recentes, ainda muito desocupadas; os bairros modernistas adjacentes ao centro; e a cidade antiga.
Fonte: GoogleEarth, 2018.

3.3.2 OS PERCURSOS VIVIDOS

Em relação aos percursos "verdes" no interior da cidade, um dos mais interessantes é ao longo dos "passeios", que se inicia no Paseo de la Florida, no interior do parque central de mesmo nome, se conecta com o Paseo de la Senda, o de Fray Francisco, o de Cervantes, a Avenida de San Prudencio, que possui um grande passeio para pedestres no seu centro, e finalmente o Paseo del Peregrino, recentemente inaugurado. É um longo trajeto, todo arborizado, para opções de mobilidade ativa, que atravessa uma boa parte da cidade e conecta diversas áreas verdes e equipamentos culturais, chegando até a zona rural adjacente ao perímetro urbano e enlaçando-se com o Anel Verde.

É preciso considerar, contudo, que, não por acaso, esse trajeto atravessa as regiões mais valorizadas da cidade. Parte dele foi construído ainda no início do século XX, junto com a edificação de palácios e palacetes da burguesia ascendente, e eram lugares de passeio, exposição e socialização dessa elite. Espaços desse tipo foram criados em diversas cidades europeias a partir do século XVIII e, um pouco mais tarde, nos Estados Unidos, como abordado no capítulo 2. Em Vitoria-Gasteiz, alguns desses palacetes foram transformados em museus e, ao longo do trajeto, também existem outros lugares de interesse patrimonial, além de centros culturais e esportivos. Esse itinerário foi incluído em uma das rotas possíveis para o Caminho de Santiago (ARABA ALAVA, 2016), mais uma ação de fomento ao turismo afinado com o uso pedonal dos espaços públicos urbanos, uma característica marcante da cidade.

Já entre os circuitos periurbanos, o mais emblemático é o Contorno do Anel Verde. São 30,8 km que podem ser percorridos por meios de mobilidade ativa, conectando os parques do Anel Verde através de "corredores eco-recreativos"¹⁴⁹ e, em alguns trechos, por ruas pedonais e, excepcionalmente, por calçadas. Fiz a volta do Anel Verde em bicicleta, em uma atividade promovida pela administração municipal, cuja divulgação foi feita pelo site da prefeitura e por *flyers* distribuídos no centro de turismo e em outros estabelecimentos culturais e comerciais. Foram dezenas de ciclistas, de idades bem variadas, guiados por agentes da administração municipal. No percurso, passamos por regiões muito diferentes da cidade e foi uma ótima maneira de conhecê-las. Alguns trechos me chamaram a atenção: ao

¹⁴⁹ São assim denominados pela prefeitura. Para mais detalhes, ver capítulo 1.

longo do rio Zadorra, no limite norte da cidade, pequenas trilhas, muito simples, acompanham o leito do rio por aproximadamente 9 km, proporcionando uma experiência interessante e agradável de aproximação ao curso d'água e às suas margens; o trecho dentro do parque Salburua, muito bonito e agradável, compreendendo quase 2 km de trilhas margeando lagoas, zonas húmidas e florestas, com uma vegetação exuberante e animais selvagens. O itinerário segue circundando o bairro adjacente ao parque, fruto das expansões de 2012 que, como dito anteriormente, tiveram uma demanda bem menor do que a esperada, gerando muitas áreas desocupadas. Nesse trecho, assim como na porção sul da cidade, as trilhas se localizam no limite da urbanização, provocando uma aproximação muito interessante com as áreas agrícolas contínuas a esse perímetro. Essa é outra característica marcante do município: o limite urbano é preciso e praticamente não há informalidade habitacional, sendo possível identificar com exatidão a fronteira cidade-campo. Na volta ao Anel Verde, passa-se também por diversos outros equipamentos públicos além dos parques, como clubes, centros culturais, jardim botânico, entre outros.

Existem outros dez percursos ecológicos oficiais que se enlaçam com o Anel Verde e que adentram os parques periurbanos, exploram as margens do Rio Zadorra, passam por povoados rurais no entorno da cidade, áreas agrícolas e hortas urbanas coletivas.

A partir da minha experiência em Vitoria-Gasteiz, posso dizer que esses percursos urbanos e periurbanos, assim como as vias verdes em Lille, conformam a estrutura dos projetos de Anel Verde e Infraestrutura Verde Urbana, pois são eles que possibilitam o reconhecimento, a identificação e a apropriação dos espaços pela população de uma maneira sensível e própria, já que cada um realiza o itinerário a sua maneira e ritmo, em contato íntimo com o mundo circundante.

No plano de Infraestrutura Verde Urbana, fica clara a importância desses caminhos para a composição da trama ecológica, cultural e social.

Na cidade, e de acordo com o Plano de Mobilidade Sustentável e Espaço Público, trabalha-se atualmente na configuração e adequação de uma rede de trilhas urbanas que conectarão os principais equipamentos socioculturais e parques urbanos entre si e aos parques periurbanos (CEA, 2014, p. 38, tradução minha).



Figura 53: Percurso intra-urbano pelos "passeios".

Fontes: 1. Ana Mourão Oliveira, maio/2017. 2. Jubileta Inquieta, 2016.

1. Paseo de la Florida

2. Paseo de la Senda



Figura 54: O Contorno do Anel Verde em bicicleta.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 55: Trecho do Anel Verde ao longo do Rio Zadorra.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 56: Trecho do Anel Verde no Parque Salburua.
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

1. Ciclovias que contorna o parque e umas das suas entradas (à direita).
2. Trilha no interior do parque.



Figura 57: Trecho do Anel Verde margeando os bairros das expansões urbanas recentes (1) e o campo circundante (2).
Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.



Figura 58: Horta urbana de Abetxuco.

Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2016.

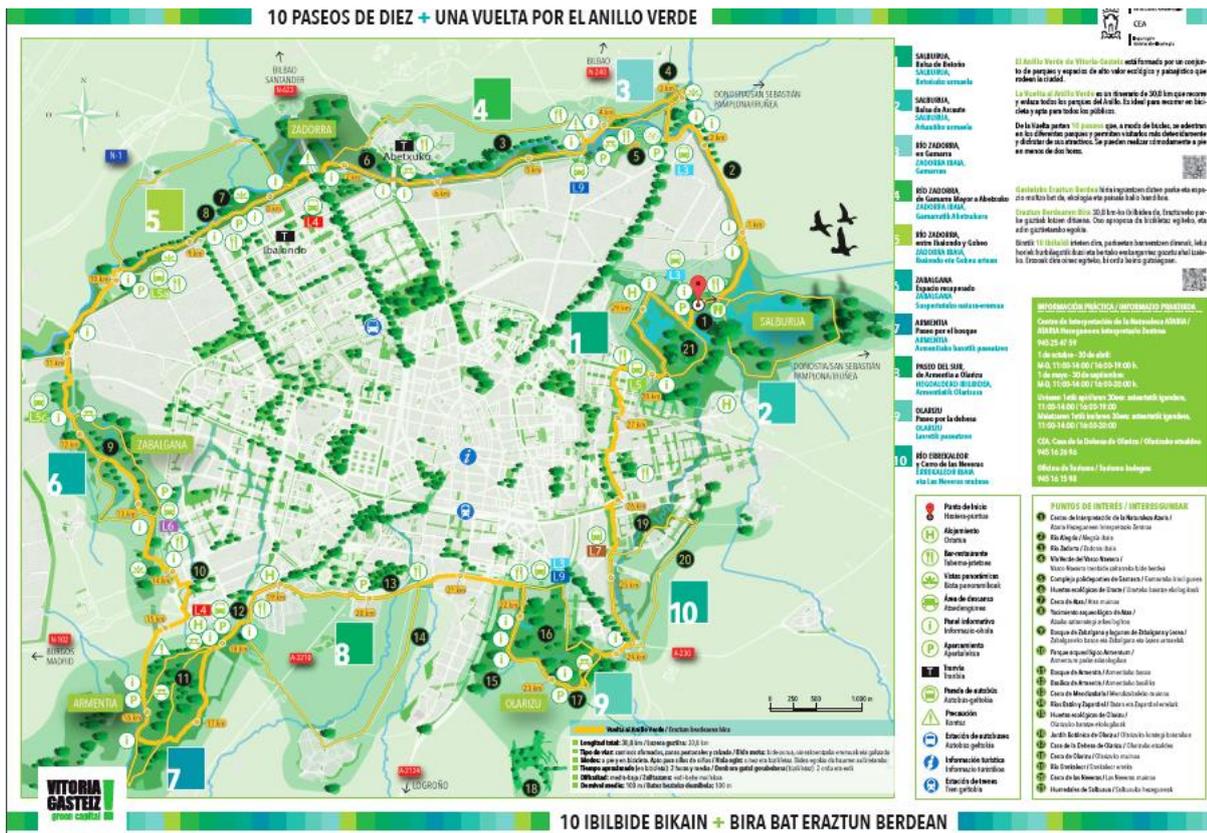


Figura 59: Material informativo dos percursos que se enlaçam ao Anel Verde.
 Fonte: CEA, 2017.



Figura 60: Exemplo de placas informativas fixadas ao longo do Anel Verde, indicando os circuitos contíguos.
 Fonte: Ana Mourão Oliveira, maio/2017.

3.3.3 AS ÁGUAS URBANAS

Em relação às águas, além do processo de integração do principal rio do município - o Zadorra - à vida urbana, através do Anel Verde, e a recuperação das áreas úmidas de Salburua, como foi tratado no capítulo 1, uma outra ação emblemática foi a criação de uma "lagoa linear" (GATÓN, 2014) – na verdade, um trecho de rio – ao longo de uma parte da principal avenida da cidade, a Avenida Gasteiz, que foi totalmente remodelada entre 2012 e 2014, a partir do recebimento, pela cidade, do selo de Capital Verde Europeia. A reforma, que se fundamentou na expansão das calçadas e ciclovias, no incremento da arborização e na retirada de vagas de automóveis, pretendeu ser uma das intervenções piloto do proposto Anel Verde Interior (CEA, 2014).

A "lagoa linear", ou o trecho de rio criado como elemento eco-paisagístico, recebe águas do rio Batán que, canalizado a partir da entrada da cidade, funciona como coletor de águas residuais. As águas que alimentam esse pequeno curso d'água na Avenida Gasteiz são, contudo, coletadas e desviadas à montante da canalização, quando ainda são limpas (GATÓN, 2014). A criação desse segmento de rio, por vezes referida imprecisamente como "descanalização do curso d'água" (FARIÑA, 2018), teve lugar no trecho da avenida em que se encontra o Palácio de Congressos Europa, que também sofreu uma intervenção importante, de cobertura de toda a sua fachada por um jardim vertical. Fica claro como essa ação, para além das possíveis funções ambientais, paisagísticas e hidráulicas, possui um caráter alegórico importante. Esse projeto foi ovacionado por urbanistas reconhecidos (FARIÑA, 2018) e jornalistas (EL CORREO, 2012), mas também sofreu inúmeras críticas por parte da população, principalmente pelo grande investimento financeiro frente às necessidades urbanísticas e sociais que os bairros periféricos da cidade ainda enfrentam.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Muitas dessas críticas podem ser lidas nos comentários da matéria do jornal digital *El Correo*, publicada em 13/01/2012, disponível em: <<http://especiales.elcorreo.com/vitoria-capital-verde-europea-2012/noticias/2012-01-13/avenida-incorporara-fauna-flora-201201131813.html#1>>.



Figura 61: Avenida Gasteiz reformada, compondo o chamado "anel verde interior".

1. Visão geral da Avenida Gasteiz reformada. 2. O corpo d'água criado.

Fontes: 1. Ana Mourão Oliveira, maio/2017. 2. Conociendo Alava, s.d.

3.3.4 AGRICULTURAS URBANAS

Em relação à agricultura urbana, existem duas experiências emblemáticas, que são as hortas coletivas inseridas no Anel Verde – Huertas de Olarizu e de Abetxuco. Essas hortas são similares aos *jardins familiares* franceses pela sua organização, já que são parcelas individuais disponibilizadas aos horticultores, mas aproximam-se dos *jardins compartilhados* em sua proposta, uma vez que possuem como diretriz o aprendizado do cultivo agroecológico. Essas hortas, contudo, não têm atendido à demanda da população, tanto pelo seu tamanho reduzido (as parcelas são distribuídas por sorteio), quanto pela distância do centro urbano. Com isso, iniciativas promovidas por associações de bairro vêm criando hortas urbanas em lotes vagos, principalmente nas regiões da expansão urbana mais recente, que ainda contam com muitas áreas desocupadas. Nessas experiências, têm-se explorado a construção da autogestão e práticas mais comunitárias de produção.

Além de tais iniciativas de hortas urbanas, existe uma proposta de criação de um Anel Agrícola circundante ao Anel Verde, que é um dos elementos da proposta da Infraestrutura Verde Urbana. Segundo Maria de Santiago¹⁵¹, engenheira agrônoma do CEA que trabalha com essa temática, em 2007 iniciou-se um movimento nesse sentido, quando diversos coletivos promoveram um "encontro cívico alimentar" para discutir as diretrizes de uma estratégia agroalimentar sustentável para o município. Como resultado, um grupo formado por associações e pessoas físicas publicou, em 2014, um manifesto denominado "Vitoria-Gasteiz - por un sistema agroalimentario sostenible". O manifesto destacava a necessidade de

¹⁵¹ Em entrevista concedida a mim em 21/06/2017, na sede do Centro de Estudios Ambientales.

envolver a população de Vitória com essa temática e incorporar a questão da agroalimentação na agenda política da prefeitura (AGROALIMENTARIO SOSTENIBLE, 2014). Como resposta, no mesmo ano, a administração municipal se comprometeu a elaborar um Plano Municipal de Agroalimentação. Em 2015, foi realizada uma análise preliminar da situação atual do município e, em 2016, o CEA agenciou um processo participativo para a construção das bases do Sistema Agroalimentar Sustentável (CEA, 2016). A partir das diretrizes construídas ao longo desse processo, a prefeitura vem trabalhando em um plano de ação que tem como objetivo principal fomentar os circuitos curtos de produção, comercialização e consumo, a partir de uma estratégia de desenvolvimento local. Segundo Maria de Santiago, a proposta tem se direcionado também no sentido da criação de parques agrários, como o de Fuenlabrada, em Madri, ou o de Bajo Llobregat, em Barcelona.

O Parque Agrário de Fuenlabrada nasce pela vontade de apoiar a agricultura periurbana na Região Metropolitana de Madri, desde uma perspectiva integral, articulando estratégias e ações a partir das necessidades do setor agrário, juntamente com as demandas de uma sociedade cada vez mais consciente, para dispor de alimentos saudáveis, sazonais e produzidos sob práticas agrícolas respeitadas com o meio ambiente.

Além disso, através do fortalecimento do papel multifuncional da atividade agrícola periurbana e da restauração e conservação do entorno e da paisagem agrária, haverá espaços para a realização de atividades ecológicas, esportivas e pedagógicas, compatíveis com a produção e venda de alimentos de proximidade (PARQUE AGRARIO FUENLABRADA, s.d, tradução minha).

Os parques de Madri e Barcelona possuem propostas parecidas, relacionadas à proteção das atividades agrícolas periurbanas, o fomento à produção agroecológica e aos circuitos curtos, além do uso dos parques para atividades educativas e de lazer. Contam com redes de caminhos e trilhas para visitação, feiras de produtos locais, centros de pesquisa e formação em agroecologia e temáticas derivadas. Valem-se, também, de selos de procedência e qualidade (PARQUE AGRARIO FUENLABRADA, s.d; DIPUTACI  BARCELONA, s.d).

A experiência em Vitoria-Gasteiz contribuiu para a compreensão de que o plano de Infraestrutura Verde Urbana não é uma proposta abstrata para uma cidade utópica, mas uma proposta de articulação de espaços, p lticas, planos e iniciativas já existentes. Por isso a possibilidade de reconhecer os espaços e vivenciá-los. Ao retornar à leitura do plano depois das experiências urbanas l  vividas, confirmei o enunciado:

Vitoria-Gasteiz dispõe, em seu âmbito urbano e peri-urbano, de grande quantidade de espaços e elementos territoriais de diferentes tipologias que já se comportam como componentes de um Sistema de Infraestrutura Verde Urbana, uma vez que desenvolvem importantes funções ambientais e sociais (CEA, 2014, p. 27).

Segundo Yon Bárcena, arquiteto do CEA¹⁵², a proposta do plano é, acima de tudo, a criação de um instrumento que aproxime e associe as iniciativas de planejamento e as intervenções territoriais, tradicionalmente fragmentadas, para a criação de "uma visão mais global da cidade". Para Luis Andrés Orive, idealizador do Anel Verde ainda na década de 90 e atual diretor do CEA, o Anel Verde e a Infraestrutura Verde Urbana são instrumentos de fortalecimento institucional para diferentes iniciativas¹⁵³.

Por outro lado, "a criação de um imaginário comum do conjunto urbano" é, para Bárcena, o grande potencial dos planos: "é uma ferramenta de formação de ícones e de conformação da opinião pública, de fortalecimento da identidade [da população com a cidade]". Nesse sentido, é notável a investida da administração municipal no *marketing* da "cidade verde", "sustentável" e de "alta qualidade de vida". Ainda segundo Bárcena, a apropriação simbólica por parte da população é determinante para fortalecer a resistência a outros usos do espaço vinculados a interesses privados, que impediriam proveitos comuns. Em relação a isso, Orive afirma que o Anel Verde é também um sistema social de controle, vigilância e defesa territorial em contraposição ao sistema formal e, por isso, Ane Velasco, uma das dirigentes do CEA, defende que "a aproximação da população é uma aliança" para a viabilização dos planos¹⁵⁴.

3.4 APONTAMENTOS

As experiências vividas nesses três lugares me ajudaram a responder às perguntas colocadas no início do capítulo, portadoras das inquietações que me provocaram para a pesquisa de campo. Compreendi como a escala é determinante nessa busca do encontro de possíveis correspondências entre os espaços abstratos dos planos e os espaços da prática social, pois a experiência é local. O espaço regional é intangível, pois só existe como representação. O

¹⁵² Em entrevista concedida a mim em 07/06/2017, na sede do Centro de Estudios Ambientales.

¹⁵³ A partir de uma fala dele no Seminário do GreenLab, em 23/06/2017.

¹⁵⁴ A partir de uma fala dela no Seminário do GreenLab, em 23/06/2017.

espaço da vida cotidiana, por sua vez, subverte limites administrativos, é permeável e acolhe a fluidez do movimento do corpo.

Na escala regional da Bacia Minerária, a Trama Verde e Azul concebida assume um papel político notável, embora a sua representação no espaço ainda esteja sendo experimentada e as práticas sociais possíveis sendo produzidas, enquanto emergem as possibilidades reais de uso e apropriação, os conflitos e as percepções do espaço. A Trama Verde e Azul possui uma função simbólica importante, encaminhando estratégias políticas de reescrita da história de uma região, ou seja, de produção de novos espaços de vida e de representação de ideias e valores a partir de um espaço imaginado "verde e azul", "multifuncional". Há uma intenção clara de produção de novas práticas sociais, a partir da criação de (novos) significados socioespaciais, mas, por hora, parece haver ainda fortes contradições entre os espaços vividos e aqueles concebidos na proposta da Trama Verde e Azul.

Na região metropolitana de Lille, os espaços que possibilitam a experiência da Trama Verde e Azul são muito mais interessantes e complexos do que suas representações nos planos. Lá existe, entretanto, uma correspondência real entre a proposta e as práticas sociais: os rios são eixos importantes de conexão ecológica, recreativa e paisagística; os espaços de práticas recreativas, como as *promenades* urbanas, existem de fato, têm sido apropriados pela população e possibilitam usos diversos; as vias férreas e os caminhos rurais foram transformados em *vias verdes* e são utilizados por ciclistas e pedestres. Nesses casos, há uma conjunção política importante para a produção dos espaços e dessas práticas sociais. Em outros, como no da Frêche de Saint Sauver, as diferentes práticas e suas representações explicitam os conflitos na concepção do espaço. Os *jardins compartilhados*, múltiplos, variados, têm papel fundamental na experiência urbana, mas assumem importância relativa no plano, já que possuem funções políticas diversas e contraditórias. Todas essas dimensões da produção do espaço de Lille parecem ter um ponto comum, que é a descoberta da potência da apropriação do espaço urbano pelos corpos, da ampliação da possibilidade de experimentar, sentir, perceber o espaço urbano como espaço de criação de ritmos e práticas cotidianas diversas.

Em Vitoria-Gasteiz, o plano não é uma abstração, mas uma proposta de articulação de espaços, políticas, planos e iniciativas já existentes. Por isso, há possibilidade de reconhecer

os lugares e vivenciá-los, experimentar as práticas possíveis, encontrar as existentes. Espaços concebidos a partir de valores definidos, que compõem estratégias políticas que carregam representações fortes para a construção do imaginário social que, por sua vez, realimentam as estratégias de concepção do espaço urbano.

Verifica-se uma proximidade dos contextos minerários da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais e da Região Metropolitana de Belo Horizonte, apesar da assincronia, já que na RMBH a exploração mineral está em seu auge. É abissal, contudo, a diferença entre as conjunturas socioespaciais urbanas europeias – francesas e espanholas – e as brasileiras, mineiras, belo-horizontinas.

No próximo capítulo, voltamos à experiência da Trama Verde e Azul da RMBH na busca pela criação de diálogos possíveis.



540000 560000 580000 600000 620000

7880000
7860000
7840000
7820000
7800000
7780000
7760000
7740000

BALDIM

JABOTICATUBAS

CAPIM BRANCO

PEDRO LEOPOLDO CONFINS

LAGOA SANTA

TAQUARAÇU DE MINAS

NOVA UNIÃO

ESMERALDAS

NOVA SANTA LUZIA

FLORESTAL

COELHO FELIZ

SABARÁ

CAETÉ

JUATUBA

BETIM

RAPOSOS

MATEUS LEME

IBIRITÉ

NOVA LIMA

RIO ACIMA

SÃO JOAQUIM MÁRIO DE BICAS CAMPOS

SARZEDO

ITATIAIUÇU

BRUMADINHO

RIO MANSO

ITAGUARA

Das questões da propriedade da terra aos problemas da segregação, cada projeto de *reforma urbana* põe em questão as estruturas, as da sociedade existente, as das relações imediatas (individuais) e cotidianas, mas também as que se pretende impor, através da via coatora e institucional, àquilo que resta da realidade urbana. Em si mesma *reformista*, a estratégia de renovação urbana se torna "necessariamente" revolucionária, não pela força das coisas, mas contra as coisas estabelecidas.

Henri Lefebvre, O direito à cidade (2001 [1968]).

CAPÍTULO 4

AMARRAÇÕES DA TRAMA VERDE E AZUL:

AVANÇOS, LIMITES E APOSTAS

Neste último capítulo, me dedico a fazer as amarrações do que foi abordado até aqui, em busca de possíveis respostas às perguntas que orientaram esta pesquisa. Para isso, situo o planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte no campo da crítica do planejamento urbano e estabeleço relações com as referências históricas e as experiências recentes vividas na região da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, em Lille e Vitoria-Gasteiz com vistas a refletir sobre o processo de concepção da proposta da Trama Verde e Azul, identificando os avanços, imaginando seu alcance mais utópico e considerando os desafios à sua realização.

4.1 OS PRINCÍPIOS DO PLANEJAMENTO DA RMBH

Como visto no capítulo 2, a crítica de esquerda ao planejamento urbano se direciona predominantemente ao planejamento tecnocrático estatal que vigorou como um axioma no mundo ocidental até meados da década de 1970. Com o imperativo da globalização e o desmonte dos Estados interventores a partir de então, essa crítica tem-se orientado principalmente ao planejamento estratégico neoliberal e seus modelos empresariais de gestão urbana baseados em privilégios e incentivos à iniciativa privada, ficando cada vez mais explícitas as ligações estreitas entre Estado e capital.

Como também abordado naquele capítulo, o fim do regime militar brasileiro possibilitou o surgimento de experiências de planejamento urbano que fazem contraponto às modalidades conservadoras, tecnocráticas e empresariais, por fundamentarem-se em princípios democráticos que reclamam por maior justiça social e envolvimento da sociedade nos processos de tomada de decisões sobre a cidade.

O recente processo de planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte que vem sendo conduzido pela Universidade Federal de Minas Gerais desde 2009 possui uma

aposta claramente afinada com as correntes democráticas, como fica explícito nas apresentações dos marcos teóricos e metodológicos de todas as etapas do processo já realizadas (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2010; UFMG, 2014a; UFMG, 2016). Tendo como orientação principal a construção de uma cidadania metropolitana e a transformação social baseada na redução das desigualdades socioespaciais, aposta-se na construção de processos e instrumentos de cooperação intermunicipal que fortaleçam a "gestão colegiada e a colaboração no planejamento e execução dos serviços comuns e complementares, evitando duplicação de esforços, maximizando a eficácia no uso de recursos públicos e ampliando o atendimento e a inclusão da população metropolitana em seu conjunto" (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2010, pg.20). Para isso, propõe-se construir mecanismos de redistribuição da riqueza e recursos indutores de políticas públicas, além de ampliar fundos de financiamento.

O planejamento metropolitano possui como base duas perspectivas principais: a "mobilização social", enfocando a necessidade da construção de sujeitos políticos comprometidos com os processos de planejamento do seu espaço de vida, em contraposição à centralidade que o Estado tradicionalmente assume; e o "aprendizado social", a partir de um processo mútuo e contínuo de aprendizado entre os planejadores e a sociedade civil. Assim, em contraponto ao protagonismo imperioso do Estado como sujeito do planejamento territorial, aposta-se na construção de um co-protagonismo da sociedade civil, dando margem para um planejamento participativo e horizontal, em parceria com as comunidades locais (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2010).

Desde a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), que foi a primeira etapa do processo, tem-se apostado também em um planejamento crítico, no qual os conflitos são explicitados, desconstruindo um princípio caro ao planejamento estatal positivista, de um suposto "interesse público", e estimulando a participação de grupos minoritários, marginalizados e tradicionalmente menos afeitos à participação nas esferas de planejamento. Os conflitos, portanto, ao invés de serem dissimulados, servem de substrato para uma construção coletiva que incorpora agentes e interesses diversos. Essa orientação se assenta no que ficou conhecido pelo movimento da reforma urbana como "inversão de prioridades", que se refere ao deslocamento da atenção e dos investimentos públicos das

regiões mais privilegiadas para aquelas mais pobres e com maior carência de infraestrutura e serviços urbanos (SOUZA, 2010 [2001]).

A inclusão e empoderamento de municípios e populações fragilizadas implica na articulação dos vários projetos em disputa, como também uma *inversão de prioridades metropolitanas* para políticas e investimentos públicos privilegiando o fortalecimento das periferias, o re-envolvimento das populações com suas culturas e práticas socioespaciais e a valorização das várias identidades da Região Metropolitana. (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2019, pg.20, grifo do autor)

"(...) acredita-se que a luta pelo direito à cidade e à metrópole no urbano brasileiro contemporâneo, direito não apenas a um conjunto isolado de *direitos como direito à habitação*, mas ao encontro, à diversidade, à centralidade, enfim, à vida urbana enquanto valor de uso (Lefebvre, 2008)¹⁵⁵, assenta-se no aprofundamento das lutas socioespaciais e na efetividade de políticas públicas progressistas que coloquem em xeque a teia de interesses políticos e econômicos articulados em torno da produção do espaço e da apropriação da natureza, tendo como horizonte a subordinação da lógica instrumental da renda fundiária e dos capitais imobiliários aos interesses coletivos." (UFMG, 2014a, pg. 50-51, grifo do autor)

Nesse sentido, um dos pilares do processo é também a difusão de informações através de uma rede metropolitana que permita um processo contínuo de formação política e engajamento social através da análise, crítica e monitoramento das ações relacionadas ao planejamento e produção do espaço metropolitano. As principais iniciativas nessa direção são três.

A primeira delas é o próprio envolvimento da universidade pública com o planejamento metropolitano, que implicou a mobilização de um grande número de professores, alunos e pesquisadores, articulados com técnicos das administrações estaduais e municipais, e diversos agentes e movimentos organizados da sociedade civil para a elaboração dos produtos das diferentes etapas do processo de planejamento. Essa participação da universidade se desdobrou em projetos de pesquisa (trabalhos de final de curso, mestrados e doutorados), publicações (monografias, dissertações, teses, artigos, capítulos de livros e livros completos), na oferta de novas disciplinas relacionadas à temática metropolitana e na realização de atividades de extensão (FERRARI, 2019)¹⁵⁶. Segundo os princípios do PDDI, essa participação da universidade significa

¹⁵⁵ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

¹⁵⁶ Esse trabalho e outros que serão citados a seguir compõem o conjunto de resumos escritos para o Workshop Sobre os 10 Anos de Experiência de Planejamento Urbano/Metropolitano na RMBH realizado em fevereiro de 2019, em Belo Horizonte, que congregou grande parte das pessoas envolvidas nas diferentes etapas do planejamento da RMBH, com o propósito de construir uma reflexão crítica e coletiva sobre o processo.

criar e fortalecer condições para o estabelecimento de um processo permanente de produção de conhecimentos analíticos e críticos voltados para as realidades locais e metropolitana, induzindo as universidades a se aproximarem desta problemática e incluindo sentido reflexivo e crítico (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2019, pg.17).

Um exemplo interessante nesse âmbito foi a criação do Grupo de Estudos em Agricultura Urbana da Universidade Federal de Minas Gerais - AUÊ!/UFMG, em 2013, que adotou a agroecologia na RMBH como recorte temático e territorial prioritário para sua ação e tem consolidado uma abordagem multi/interdisciplinar de pesquisa-ensino-extensão (ALMEIDA et al, 2019). O AUÊ! participou de forma decisiva no Macrozoneamento Metropolitano e na Revisão dos Planos Diretores Municipais, contribuindo para ampliar as conexões entre iniciativas sociais, governamentais e redes de agroecologia atuantes na metrópole. Além do esforço de aproximação das "abordagens teóricas que tratam da produção do espaço urbano, da produção do comum, da organização de sistemas alimentares justos e sustentáveis, da superação das dicotomias rural-urbano, sociedade-natureza, dentre outras" (ALMEIDA *et al.*, 2019, pg. 2), o grupo se envolveu no levantamento de dados sobre a atividade agropecuária em municípios metropolitanos em busca de solucionar lacunas na produção e acesso a informações que foram evidenciadas no processo de planejamento. Segundo Almeida et al, "esse acúmulo de experiência tem sensibilizado grupos de pesquisa, organizações populares e setores públicos a construir, de forma articulada, uma iniciativa permanente de produção de conhecimento e divulgação sobre a agroecologia, a agricultura urbana e a agricultura familiar na RMBH" (2019, p.2).

A segunda iniciativa se refere à criação e manutenção de uma plataforma online onde são disponibilizadas as informações coletadas e produzidas ao longo do processo de planejamento metropolitano, fruto de um esforço até então inédito¹⁵⁷. Esse portal vem sendo alimentado desde 2010 e disponibiliza as mais diversas informações de todas as etapas do planejamento metropolitano. Além do registro sistemático de todo o processo a partir de fotos, vídeos, cartilhas informativas, apresentações e relatorias de reuniões, oficinas e audiências públicas, e todos os produtos desenvolvidos no âmbito do PDDI, do MZ e da revisão do PDs municipais, também são disponibilizadas bases cartográficas, legislações estaduais e municipais, teses, dissertações e outras publicações relacionadas ao planejamento metropolitano. Durante

¹⁵⁷ Aqui é preciso registrar a importância dessa iniciativa para a democratização do acesso à informação e o ganho de qualidade técnica nos processos de planejamento, considerando a dificuldade encontrada na obtenção de informações nas instâncias administrativas estadual e municipais, seja pela inexistência de dados, pela restrição de acesso ou pela morosidade dos processos institucionais.

cada etapa do planejamento foram publicados, ainda, os informes e a agenda das atividades participativas. Além disso, foi criada uma página no *facebook* com informações sobre o processo e projetos afins¹⁵⁸.

Apesar do avanço que essa iniciativa significa para a democratização do acesso à informação, o coordenador do setor de comunicação, responsável pela construção e manutenção da plataforma, destaca as limitações do sistema¹⁵⁹. Ele argumenta que o alcance do site ainda é restrito, já que não chega de fato "na ponta", no público metropolitano, e que isso se deve, em parte, a uma certa negligência em relação à proposta de constituição de um sistema contínuo de planejamento que precisa ser institucionalizada dentro da universidade. Ele defende que o investimento nesse âmbito é fundamental, uma vez que a comunicação e a mobilização social são o que estruturam o planejamento metropolitano.

A terceira iniciativa importante dessa rede formativa e informativa é a criação dos Lugares de Urbanidade Metropolitana (LUMEs), a partir de um Programa previsto na Política de Democratização dos Espaços Públicos do PDDI. Segundo Libânio e Monte-Mór, os LUMEs

foram pensados como espaços de fortalecimento do planejamento metropolitano e local, centros de informações e de formação para a gestão e a cidadania, espaços para proposição de ações comunitárias e de articulação entre a(s) universidade(s), a sociedade e o poder público" (LIBÂNIO; MONTE-MÓR, 2018, p.233).

Tendo como proposta a construção de formas de gestão conjunta da metrópole, o compartilhamento de informações e a construção de um sentido de cidadania metropolitana, os LUMES têm se estruturado em três dimensões.

A primeira dimensão é a *presencial / física*, com a proposta de instalação de espaços nos municípios para consulta e alimentação do banco de dados, encontro e discussão com as comunidades. Uma segunda dimensão, *virtual*, é o Sistema de Informações, com lançamento dos dados no portal e construção de mapas colaborativos para consulta ampliada. Por fim, há uma terceira dimensão, de *itinerância* e articulação interescalar, incluindo os mapeamentos para o Guia Metropolitano e a realização de cursos, processos formativos e oficinas para o fortalecimento institucional, a formação em planejamento metropolitano, e a disseminação das metodologias e experiências para os municípios da RMBH. Perpassando todas estas dimensões está a vinculação ensino, pesquisa e extensão, consubstanciada na implantação do

¹⁵⁸ Informações cedidas pelo coordenador do setor de comunicação a mim, em conversa telefônica realizada no dia 02/04/2019.

¹⁵⁹ A partir de sua fala no Workshop sobre os 10 anos de experiência de planejamento urbano/metropolitano na RMBH, ocorrido em fevereiro de 2019.

O programa vem realizando projetos de caráter piloto com o objetivo de testar metodologias de ação e formar redes de parceiros no território. Segundo Libânio, "o programa é um processo contínuo, extremamente promissor, mas ainda embrionário" (2019, p.1), portanto, não pode ser considerado como ação consolidada e prática cotidiana no planejamento territorial da RMBH, o que inviabiliza também uma análise concreta sobre o seu impacto na efetivação da participação no planejamento metropolitano. Ela avalia, contudo, que desde o início "o programa mostrou que é possível envolver os cidadãos na prática do planejamento e que as pessoas se interessam (...) e se empolgam quando são chamadas a fazer juntas e a refletir sobre sua realidade para além da simples sobrevivência cotidiana" (LIBÂNIO, 2019, p.1).

Para Libânio (2019)¹⁶⁰, o programa tem um potencial enorme, mas pouco avanço concreto, contando ainda com muitas precariedades e dificuldades. O vínculo com o ensino, pesquisa e extensão foi o que ganhou maior alcance, enquanto a dimensão física da proposta foi a que menos avançou, uma vez que exige investimentos financeiro e interinstitucionais – envolvendo prefeituras, agência e universidades – que ainda não foi possível viabilizar. Ela defende que o principal desafio é garantir a continuidade do programa e a ampliação do seu escopo e da sua abrangência territorial. A falta de financiamento próprio é, contudo, um grande limitador, fazendo com que a sobrevivência dos projetos dependa de recursos e bolsas provenientes de outros programas da universidade¹⁶¹.

Em relação ao propósito de realizar um planejamento metropolitano participativo, pode-se dizer que essa diretriz assumiu importância crescente ao longo das diferentes etapas. Oficinas nos municípios, seminários metropolitanos, reuniões técnicas e a divulgação de informações pela plataforma online geraram um processo de discussão que resultou em mobilizações e em propostas relacionadas às demandas dos grupos sociais que conseguiram se organizar e se engajar no processo. Apesar desse esforço, a participação ainda é restrita, alcançando principalmente os grupos que já estão organizados e que já vêm se inserindo no

¹⁶⁰ Algumas informações também partiram da sua fala no Workshop sobre os 10 anos de experiência de planejamento urbano/metropolitano na RMBH, ocorrido em fevereiro de 2019.

¹⁶¹ Para uma leitura mais aprofundada sobre o alcance e a limitação dos LUMEs, ver Libânio (2019).

âmbito do planejamento. A participação mais ampla da sociedade ainda parece compor um panorama longínquo, principalmente pelo crescente processo de alienação da esfera política e do espaço de vida por grande parte da população. Apesar disso, é preciso considerar a importância desses espaços de participação no estímulo à articulação de alguns grupos, como foi notável no caso dos produtores agrícolas ao longo desse processo de planejamento metropolitano.

Na etapa de revisão dos Planos Diretores dos onze municípios metropolitanos, a criação dos Grupos de Acompanhamento (GAs) foi uma novidade importante, aproximando-se do que Souza (2010 [2001]) chama de uma "participação autêntica" (em comparação com uma não-participação ou pseudo-participação) do tipo "parceria", ou seja, quando não é meramente consultiva ou cooptativa, mas quando há, de fato, uma colaboração entre o Estado e a sociedade civil organizada em um ambiente dialógico. Os GAs se constituíram como grupos paritários entre sociedade civil organizada e governo municipal – executivo e legislativo – e tiveram o papel de acompanhar os trabalhos da Agência de Desenvolvimento da RMBH e da equipe da UFMG, de contribuir diretamente no desenvolvimento do diagnóstico e na formulação das propostas de revisão dos Planos Diretores e de atuarem como mobilizadores sociais e difusores dos produtos e informações levantados ao longo do processo. Nos GAs, que foram eleitos em audiência pública, estavam quase sempre representados os setores ambientalistas, agrícolas, empresariais, o MST (em municípios em que havia acampamento ou assentamento), entre outros.

Outro princípio que tem sido fundamental no processo de planejamento da RMBH se relaciona à ideia do "aprender fazendo", inspirado em John Friedmann (2008¹⁶² apud UFMG 2014). Ele se baseia na construção política de uma "prática coletiva comum onde eventuais certezas apriorísticas formais perdem significado e podem servir apenas como referências a serem redefinidas, balizadas e requalificadas no processo, com os diversos agentes envolvidos" (UFMG/PUCMINAS/UEMG, 2010, p.8). Empiricamente, esse princípio foi determinante para a construção de uma dinâmica de participação horizontal, processual e democrática. Essa perspectiva metodologicamente aberta implica, contudo, uma aceitação do planejamento como um processo passível de erros e críticas, que aposta em um decurso de

¹⁶² FRIEDMANN, John. The uses of planning theory: a bibliographic essay. *Journal of Planning Education and Research*, volume 28, issue 2, 2008.

construção e amadurecimento coletivos, em que as dúvidas, os conflitos, as contradições e as ausências de respostas são aceitos e entendidos como questões constituintes do seu desenvolvimento. No primeiro capítulo, esses aspectos foram abordados em relação ao processo de construção da proposta da Trama Verde e Azul e às falhas e contradições que foram nele identificadas. Se, por um lado, esse princípio pode ampliar as possibilidades de críticas e explicitar a fragilidade do processo, ele também coloca em xeque o paradigma da racionalidade positivista, com suas metodologias definidas *a priori* e a crença em uma verdade científica, demonstrando uma compreensão muito mais real da complexidade dos espaços metropolitanos e das dificuldades e desafios de um processo de planejamento territorial.

Em que pese essa aposta fundamental de construção coletiva e de aprendizado processual, Bizzotto (2019) levanta uma auto-crítica¹⁶³ quanto ao papel ainda centralizador do técnico planejador, principalmente em relação à imposição de instrumentos e categorias urbanísticas. Nesse sentido, é válido problematizar a centralidade do zoneamento na instrumentalização proposta em duas das três etapas do planejamento metropolitano – o Macrozoneamento e a revisão dos Planos Diretores Municipais.

Segundo Souza, "o zoneamento é considerado, normalmente, como o instrumento de planejamento urbano por excelência" (2010 [2001], p. 250). Ele é definido e utilizado para que os sistemas de gestão pública possam exercer controle sobre os processos de uso e ocupação do solo. Tradicionalmente, o zoneamento de uso do solo esteve muito associado a iniciativas de exclusão social, pois ao excluir certos usos, também excluía certos grupos sociais e, por isso, foi muito utilizado pelo urbanismo higienista, tendo, posteriormente, assumido papel central na separação funcional do urbanismo modernista. Ainda segundo Souza, "o caráter 'funcionalista' do zoneamento convencional incorpora e acoberta a sua dimensão socialmente excludente e conservadora, a qual pode ser menos ou mais forte ou explícita." (2010 [2001], p. 256).

Como contraponto, na virada da década de 80 para 90, um novo tipo de zoneamento foi criado, voltado explicitamente para a promoção social em áreas pobres, inspirado no ideário da reforma urbana. Até então, as áreas de ocupação informal e autônoma –

¹⁶³ Todas as reflexões críticas oriundas do Workshop sobre os 10 anos de experiência de planejamento urbano/metropolitano na RMBH, ocorrido em fevereiro de 2019, podem ser consideradas autocríticas, uma vez que todos os participantes compuseram a equipe da UFMG em alguma das etapas do planejamento metropolitano.

ocupações, vilas e favelas – não recebiam zoneamento de uso e ocupação do solo e eram representadas em branco nos mapas, como vazios, pois eram entendidas como áreas a serem “erradicadas”. O reconhecimento da informalidade urbana como sujeito/objeto de planejamento só se iniciou, portanto, com as transformações políticas e o surgimento dos movimentos sociais a partir de meados da década de 1980 (UFMG, 2014a). A partir daí, surgiram zoneamentos específicos para essas áreas, com objetivo de reconhecê-las como parte integrante da cidade e do planejamento. Com isso, legitimava-se a pressão política para a garantia de permanência de suas populações através da regularização fundiária e do direcionamento de investimentos para urbanização e provimento de infraestrutura. Esses zoneamentos também possibilitaram a criação de parâmetros urbanísticos mais flexíveis que permitissem a regularização fundiária, urbanística e arquitetônica com critérios diferentes daqueles da chamada cidade formal.

Esse tipo de zoneamento passou então a ser chamado de "zoneamento de prioridades", inspirado na ideia de "inversão de prioridades", e convencionou-se denominar as distintas *zonas* de Áreas de Especial Interesse Social (AIES) e Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Tais zoneamentos possuem, em sua concepção, um forte caráter de promoção de justiça social na medida em que visam a uma distribuição de recursos que diminua os privilégios da elite urbana e propõem regular a ocupação indiscriminada e imperativa do mercado imobiliário. Junto com eles, surgiu também o zoneamento de proteção ambiental, geralmente denominado Zona de Proteção Ambiental (ZPA) (SOUZA, 2010 [2001]).

Outra bandeira que surgiu com o movimento pela reforma urbana foi a utilização de zoneamentos de uso misto, não monofuncionais, restringindo apenas as atividades incômodas ou aquelas geradoras de cuidados especiais, privilegiando os parâmetros relativos à ocupação, como área edificável, permeabilidade, densidade, entre outros, a partir da capacidade de suporte de infraestrutura, de mobilidade e dos condicionantes ambientais.

A experiência brasileira nos últimos 25 anos, de Belo Horizonte inclusive, tributária do movimento pela reforma urbana, tem evitado o zoneamento por separação de funções consagrando o uso misto, principalmente entre residência, trabalho, serviços, comércio, cultura e lazer, entre outros. Além de estimular a diversidade de atividades urbanas nos diversos lugares da metrópole, essência do conceito de centralidade como urbanidade e acessibilidade, busca reduzir a necessidade de deslocamentos compulsórios e estimular empreendimentos solidários e de base local, reconhecendo a necessidade de associar moradia e trabalho como uma

estratégia central na reprodução cotidiana da maioria da população das cidades brasileiras (UFMG, 2014a, p. 49-50).

Outras formas de flexibilização do zoneamento surgiram, no Brasil, através de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, de 2001, como as Operações Urbanas Consorciadas, as Transferências de Direito de Construir, entre outras incorporações de medidas compensatórias ou indutoras de investimentos no espaço urbano. Contudo, ainda que essas flexibilizações tenham sido criadas com o intuito de avançar em relação ao zoneamento funcionalista tradicional e promover estratégias de retorno dos investimentos públicos e uma distribuição mais justa de recursos, elas também apresentam muitos riscos de captura do planejamento urbano pelo capital, "na medida em que exceções e concessões são negociadas a partir de critérios de mercado e de interesses particulares, reforçando, assim, muitas vezes, usos excludentes e elitistas dos instrumentos" (UFMG, 2014a, pg. 48).

O zoneamento é, portanto, um instrumento multifacetado, que pode carregar em si apostas de um planejamento mais democrático e com perspectivas de transformação social, mas que também pode ser utilizado de maneira a reforçar a segregação socioespacial, a manutenção de privilégios e a diretiva do mercado imobiliário nas dinâmicas de ocupação urbanas.

Outro aspecto que ficou evidente ao longo do processo de revisão dos Planos Diretores Municipais é que a delimitação dos perímetros urbanos e rurais, que nada mais é que um macro-zoneamento (assim chamado em alguns planos diretores), carrega em si as contradições da dicotomia cidade-campo em uma dinâmica de urbanização extensiva. Segundo Almeida et al (2019), a definição rígida do limite urbano-rural simplifica a leitura da realidade dos municípios da RMBH e não apreende a sua complexidade espacial, impondo barreiras para a construção de ações integradas, quer sejam políticas sociais, econômicas, ambientais, etc. Além disso, as definições de rural e urbano por meio de perímetros urbanos – "linhas imaginárias" – alimentam a dinâmica imobiliária capitalista, uma vez que os terrenos urbanos são muito mais valorizados do que os rurais. Assim, incentiva-se a especulação imobiliária e a pressão pela expansão do perímetro urbano para valorização de terrenos periurbanos e devido ao parcelamento informal de lotes em áreas rurais. Outro ponto importante é que essa categorização dificulta (ou até inviabiliza) a participação de agricultores urbanos nas políticas públicas agrárias e, em contraposição, o acesso dos produtores (ditos

rurais a infraestruturas e serviços urbanos (como esgotamento sanitário, abastecimento de água, calçamento de ruas, numeração domiciliar, etc.).

Portanto, se o zoneamento e os parâmetros urbanísticos a ele atrelados podem ser instrumentos de promoção de maior justiça social ou de limitação das ações imperativas do mercado imobiliário, eles estão longe de garantir uma real transformação do espaço metropolitano.

Freitas argumenta que existe um abismo entre um zoneamento proposto em um plano e a produção do espaço urbano e, nesse sentido, defende a importância de avançar na proposição de projetos urbanísticos "em busca de possibilidades de territorialização das diretrizes e políticas do planejamento metropolitano, sobretudo nas situações onde as propostas formais parecem ser mais eficazes que os procedimentos normativos" (2019, pg.2). Essa proposta ganha ancoragem em um sentimento compartilhado por muitos planejadores de uma certa frustração em relação à distância entre teoria e prática, ou entre as propostas inovadoras concebidas nos planos, a implementação de políticas a elas relacionadas e a real transformação das realidades socioespaciais (TONUCCI, 2019). Em alguns casos, planos progressistas sequer passam no legislativo, como é o caso do Plano Diretor de Belo Horizonte, cuja aprovação vem sendo protelada há anos. Em outros, a despeito de sua aprovação, ele é engavetado ou não cumprido. A partir dessas considerações, Costa (2012) pondera, entretanto, que o produto do planejamento é mais o processo de engajamento, o aprendizado e luta social do que o plano acabado. A autora avalia que os debates públicos e a construção coletiva de propostas são as experiências que servirão como referências importantes para a construção de práticas emancipatórias de planejamento metropolitano.

Afinado com a aposta de Freitas, embora ainda no âmbito do plano e não do projeto, Souza (2010 [2001]) defende a importância do planejamento em escala microlocal, o qual deve detalhar e aprofundar o plano diretor em recortes territoriais menores, onde o plano pode ganhar maior precisão e incorporar sugestões pormenorizadas, considerando as características, demandas e contextos particulares da vida cotidiana de cada bairro, de cada vizinhança.

4.2 AS POSSIBILIDADES DA TRAMA VERDE E AZUL DA RMBH

Este proyecto no es capaz de renunciar a ninguno de los colores del arcoiris: ni al rojo del movimiento obrero anticapitalista e igualitario, ni al violeta de las luchas por la liberación de la mujer, ni al blanco de los movimientos no violentos por la paz, ni al anti-autoritario negro de los libertarios y anarquistas, y mucho menos al verde de la lucha por una humanidad justa y libre sobre un planeta habitable.

Jorge Riechmann, em sua defesa de um projeto emancipatório.
El socialismo puede llegar sólo en bicicleta (1996).

Em relação à proposta da Trama Verde e Azul no âmbito do planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, vimos como ela se assemelha a um conjunto de estudos e planos que começaram a surgir em diversos lugares do mundo a partir da década de 1990. Como foi abordado no capítulo 2, a partir da ideia de desenvolvimento sustentável, algumas matrizes discursivas passaram a ser amplamente incorporadas pelo planejamento urbano, principalmente aquelas relacionadas à ecoeficiência, à qualidade de vida e à proteção da biodiversidade urbana. Vimos também que grande parte dos estudos urbanos dedicados ao planejamento das áreas verdes se fundamentou nessa última matriz discursiva, muitos deles com um enfoque preservacionista oriundo das ciências naturais e do planejamento de unidades de conservação.

As propostas que foram estudadas nesta tese de maneira mais aprofundada – a Trama Verde e Azul da RMBH e a da Bacia Minerária de Nord-Pas-de-Calais, a Infraestrutura Verde e Azul da MetrÓpole de Lille e a Infraestrutura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz – não se restringem, entretanto, à abordagem preservacionista. Elas incorporam também as outras matrizes, quais sejam a da *ecoefficiência* – principalmente a de Vitoria-Gasteiz – e a da *qualidade de vida*, tanto a partir de uma perspectiva mais sanitária, quanto da ótica de construção de identidades e promoção de imagens atrativas, como proposto por Acselrad (1999). Desse modo, se a incorporação definitiva da dimensão ambiental no planejamento metropolitano pode ser considerada em si uma inovação, como apontado por Tonucci (2019), a centralidade política e territorial que ela ganhou na proposta da Trama Verde e Azul da RMBH e, mais ainda, a articulação com outras esferas – a cultura, a agricultura e a mobilidade – configuram uma aposta bastante arrojada.

Ao longo do projeto de Macrozoneamento, a proposta passou por um amadurecimento teórico importante, embora não tenha estado isenta de falhas e contradições próprias de uma ideia em processo de construção, como foi apontado no capítulo 1 e também por Euclides (2016). Na etapa mais recente do planejamento metropolitano, de revisão dos planos diretores municipais, foi quando ocorreu de fato uma maior consolidação conceitual da proposta, um desdobramento instrumental e normativo mais robusto e estabeleceu-se um vínculo mais próximo com as práticas socioespaciais existentes.

A aproximação com os espaços da vida cotidiana da população possibilitou o reconhecimento dos lugares em que se realizam práticas relacionadas à ideia da Trama Verde e Azul e daqueles em que é manifesto o desejo comunitário de uso e apropriação. Assim, a Trama ganhou elementos mais concretos e mais próximos da realidade dos municípios e da vida cotidiana dos habitantes, como as áreas de nascentes, as regiões alagáveis, os locais de produção agrícola, os lugares de recreação e aqueles com valor cultural, etc. O quadro a seguir apresenta um compilado de orientações e sugestões de elementos que balizaram a construção da Trama Verde e Azul em cada um dos municípios, levantadas nos diagnósticos técnicos e comunitários, nas oficinas públicas e nas reuniões com os Grupos de Acompanhamento¹⁶⁴.

¹⁶⁴ Informações organizadas por mim durante a participação no processo de revisão dos Planos Diretores Municipais, a partir do material produzido como resultado das leituras técnicas e comunitárias, das relatorias das oficinas e audiências públicas e das reuniões ampliadas de elaboração das propostas finais, nas quais participaram os GAs e outros atores interessados.

Quadro 3: Elementos que balizaram a construção da Trama Verde e Azul em cada um dos municípios, levantados nos diagnósticos técnicos e comunitários, nas oficinas públicas e nas reuniões com os Grupos de Acompanhamento

MUNICÍPIO	PROTEÇÃO AMBIENTAL	AGRICULTURA	CULTURA	MOBILIDADE
Baldim	<ul style="list-style-type: none"> - Risco de escassez hídrica, principalmente nas sub-bacias dos Córregos Trindade e do Almoço. - Proteção das nascentes - Bacias hidrográficas de classe 1 - Nascente do córrego ao lado do Bairro Santa Luzia. Declive muito acentuado. Área verde. - Áreas de risco de enchente: Central Park, Pedro Vieira (onde a ponte caiu), Jardim Padre Viana, Jardim da Glória (atrás da 424, na rua Israel) e a região do Cipriano - Proteção das poucas matas e rios que restam 	<ul style="list-style-type: none"> - Agricultura diversificada nas sub-bacias dos córregos Trindade, Três Vargens e do Almoço - Agricultura – potencial a ser expandido em Vargem Grande, Mucambo, Vargem da Cunha, Rótulo, Vila Amanda e Cuia - Conflito da agricultura com a escassez hídrica, principalmente em Mucambo e com a contaminação por agrotóxicos - Ampliação da proteção ao longo do rio que corte a sede 	<ul style="list-style-type: none"> - Serra da Barriguda/Serra de Baldim (potencial turístico) - Rio Cipó (potencial turístico) - Patrimônio – Praça Emílio de Vasconcelos - Feira – circuito gastronômico - Fábricas de doces 	<ul style="list-style-type: none"> - Índices crescentes de deslocamentos ativos - Pouca integração dos territórios municipais
Caeté	<ul style="list-style-type: none"> - Patrimônio natural Morro do Serrote (e recarga hídrica), Pedra Branca, Serra da Piedade, Serra do Gandarela - Morro vermelho, Antônio dos Santos, Roças Novas, Penedia (delimitação de proteção) - Proteção dos cursos d'água - APAs Ribeiro Bonito, Juca Vieira, Águas da Serra, Pedra Branca, Água Limpa, Descoberto - Proteção de nascentes, de áreas de recarga e de matas ciliares - Bairro Quintas da Serra – maior restrição ambiental. Evitar fracionamento de lotes, uso menos permissivo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencial agrícola a ser incentivado em Roças Novas e Antônio dos Santos - Conflito entre agricultura e abastecimento de água em Ribeiro Bonito e Rancho Novo (porção oeste do município – plantação de eucaliptos) - Bacias do Juca Vieira e Ribeiro Bonito (importância ambiental?) - APA do Descoberto - Incentivo à agricultura familiar e agroecológica 	<ul style="list-style-type: none"> - Desejo de desenvolvimento turístico relacionado ao patrimônio natural, cultural e histórico - Trilha da Lagoa dos Ingleses como via pedonal ciclística e TVA - Caminhos históricos – Estrada Real – Sabará Buçu – MG 435 – TVA - Núcleo do centro histórico - Turismo ecológico Serra da Piedade - Circuito turístico ecológico: Serra do Gandarela, Morro Vermelho (atividades culturais) e a sede do município - Serra do Garimpo – eixo de turismo (patrimônio natural) - Eixo turístico entre Serras (Caraça e Piedade) - Eixo de reestruturação ao longo da linha férrea (regularização fundiária, turismo e lazer) 	<ul style="list-style-type: none"> - Trilha da Lagoa dos Ingleses como via pedonal ciclística e TVA - Caminhos históricos – Estrada Real – Sabará Buçu – MG 435 – TVA - Precariedade na integração municipal e nas estradas rurais entre sede e distritos - Potencial de articulação metropolitana no eixo leste e sul - Circuito turístico ecológico: Serra do Gandarela, Morro Vermelho (atividades culturais) e a sede do município - Melhorar a conexão com Barão de Cocais e Serra do Caraça - Transporte ferroviário regional - Eixo de reestruturação ao longo da linha férrea (regularização fundiária, turismo e lazer)
Capim Branco	<ul style="list-style-type: none"> - Ribeirão da Mata – alta relevância hídrica (classe 1) - Poluição hídrica (pecuária e mineração) - Reconversão de área degradada por mineração no limite com Matozinhos e Prudente de Moraes para uso cultural e requalificação ambiental - Parque na mata do Ribeirão da Mata. Proposta de circuito na mata para uso público 	<ul style="list-style-type: none"> - Relevância da atividade agrícola, apesar da pequena extensão territorial - Agricultura convencional em Boa Vista, Matos e Matos de Cima. Relatos de vivências de transição agroecológica. - Demandas por hortas comunitárias (existe um projeto em andamento) 	<ul style="list-style-type: none"> - Zona de proteção histórica (Plano Diretor) - Praça da Matriz e entorno - Gruta Capão do Mato – conjunto natural e paisagístico. Utilização como atrativo turístico - Grutas e cavernas de Peri-Peri (limite com Matozinhos) - Reconversão de área degradada por mineração no limite com Matozinhos e Prudente de Moraes para uso cultural e requalificação ambiental. - Turismo espeleológico e rural - Parque na mata do Ribeirão da Mata. Proposta de circuito na mata para uso público 	<ul style="list-style-type: none"> - Melhorar articulação viária entre os núcleos urbanos - Melhorar mobilidade nas cidades
Itatiaiuçu	<ul style="list-style-type: none"> - Rio que corta a sede - Sítios naturais: Vieiras, Chaves, Ponta da Serra, R. São João - Proposta de Parque Ecológico no Rio São João, entre as áreas de Medeiros e Chaves. - Criar e normatizar a área de proteção ambiental da Pedra Grande. Existe tombamento municipal - Demanda por parque na porção sul da Serra do Itatiaiuçu - Proteger áreas de recarga hídrica - Pressão sobre recursos hídricos (quantidade e qualidade) - Projeto água corrente (Biodiversitas): proposta de corredores ecológicos 	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecer uma política municipal para regulação do uso de agrotóxicos na zona rural que vise atenuar os impactos negativos e contaminação dos cursos d'água - Proposta de incentivo à agroecologia na área do acampamento do MST 		<ul style="list-style-type: none"> - Projeto existente de criação de ciclovias

Mateus Leme	<ul style="list-style-type: none"> - Bacia do Ribeirão Serra Azul - Serra do Elefante - Serra Azul/Itatiaiuçu - Ribeirão Mateus Leme, Ribeirão Serra Azul (proteção também das nascentes e afluentes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Produção agrícola - Produção de flores 	<ul style="list-style-type: none"> - Estações ferroviárias e linha férrea - Centro histórico - Turismo ecológico na Serra do Elefante e na região do Atalaia (próximo à represa) 	
Juatuba	<ul style="list-style-type: none"> - Represa Serra Azul - Serra do Elefante - O município possui uma ADN que define APP de 50 m para todos os cursos d'água (maior que o previsto no código florestal para pequenos cursos d'água), exceto para o Paraopeba, que é de 100m. - Proteção do córrego que passa dentro da cidade - Mata preservada dentro da cidade - Nascentes (Guardiões de Igarapé- projeto ANA) - Áreas inundáveis - Conflito com a ZDEI ao longo da BR-262 – restrições ambientais, recarga hídrica 	<ul style="list-style-type: none"> - Produção ecológica do produtor descendente de japoneses - Delimitação de áreas de produção agrícola e pecuária (diretrizes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Represa Serra Azul - Serra do Elefante - Roda d'água - Fazendas centenárias 	
Nova União	<ul style="list-style-type: none"> - Área para parque urbano no centro - Área alagável ao lado da estrada. Parque/reserva com possibilidade de integração à atividade de <i>cooper</i> ao longo da rodovia. Caminhada e contemplação 	<ul style="list-style-type: none"> - Política pública de incentivo à agroecologia e diversificação da produção 	<ul style="list-style-type: none"> - Parque de exposições – aumentar possibilidades de uso - Área alagável ao lado da estrada. Parque/reserva com possibilidade de integração à atividade de <i>cooper</i> ao longo da rodovia. Caminhada e contemplação 	<ul style="list-style-type: none"> - Prática de <i>cooper</i> existente ao longo da rodovia entre Aparecida e sede – demanda por mais segurança e maiores possibilidades de usufruto
Rio Manso	<ul style="list-style-type: none"> - Projeto água corrente (Biodiversitas): proposta de corredores ecológicos - Proposta de parque estadual na área do manancial da Copasa (compensação estadual ou metropolitana pelo benefício do manancial) 			<ul style="list-style-type: none"> - Ligação entre sede e Bernardas: proposta de via pedonal ciclística
São Joaquim de Bicas	<ul style="list-style-type: none"> - Serra do Itatiaiuçu - Rio Paraopeba - Área abandonada de mineração - Proteção de nascentes e áreas de recarga - Recuperação das margens do Rio Paraopeba (projeto aprovado ANA) - Lagoas que abastecem a produção agrícola na área de expansão do perímetro, à centro-sul - Área com alta declividade à sudeste do centro. Potencial para parque - Áreas desocupadas ao longo dos rios dentro do perímetro urbano. Carência de áreas verdes e de lazer - Área verde de 11.000 m² no Boa Esperança (enviado no relatório do GA) 	<ul style="list-style-type: none"> - Importância da agricultura (produtores precisam defender essa importância perante a prefeitura. Estão no cinturão verde) - Agricultura na margem do córrego Elias - Estímulo à agricultura e agroecologia (Farofa e Elias) - Agricultura intraurbana importante - Lagoas que abastecem a produção agrícola na área de expansão do perímetro, à centro-sul - Agroecologia nas margens do Paraopeba 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencial turístico na continuidade com Inhotim - Bicas velha - Conjunto natural e paisagístico da Serra da Farofa - Estação ferroviária e povoado fecho do funil (ponte pênsil) - Povoado Farofa - Grande festa em Nossa Senhora da Paz - Áreas desocupadas ao longo dos rios dentro do perímetro urbano. Carência de áreas verdes e de lazer - Ciclovia até Inhotim e ao longo do Rio Paraopeba, conjugada a áreas de preservação e turismo 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencial integração metropolitana eixo oeste sudoeste - Ausência de infraestrutura de mobilidade ativa - Via férrea - Ciclovia até Inhotim e ao longo do Rio Paraopeba, conjugada a áreas de preservação e turismo.
Sarzedo	<ul style="list-style-type: none"> - Demanda pela criação do Parque Ecológico Verde Gaió – parte do ribeirão Sarzedo que conecta com a represa da REGAP - Demanda por parques nos vazios urbanos - Arborização da região central - Mata de jatobás (fazenda antiga cheia de nascentes) - Horto florestal - Córrego Capão da Serra - Nascente do córrego Engenho Seco - Garantir a proteção das zonas de proteção ambiental (ZPAs) existentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Proteção das áreas de produção agrícola - Duas regiões de produção agrícola (Lambari e Capão) <ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade de ações cooperativas e de escoamento da produção; • Conflito com a mineração (nascentes) - Capão: produção convencional de chuchu / conflito com proteção das nascentes que eles mesmo demandam. Produtores reconhecem o conflito 	<ul style="list-style-type: none"> - Represa REGAP valor paisagístico - Estação ferroviária - Via férrea (trem da MRS) - Cachoeiras no Capão 	<ul style="list-style-type: none"> - Cursos d'água abertos no tecido urbano – TVA – rede de mobilidade ativa – vias verdes - Demanda de infraestrutura para deslocamento de pedestres - Circuito ecológico no rio Sarzedo / conflito com a proposta de zona de empreendimentos de impacto (MZDEI) do MZRMH. - Circuito turístico rural entre Lambari e Capão, passando por fazendas antigas / rede de mobilidade ativa - Turismo rural - Turismo rural Barraginhas
Vespasiano	<ul style="list-style-type: none"> - Adotar como áreas prioritárias de preservação os bairros Vista Chinesa, Central Park, Parque Ecológico, Santo Antônio e Angicos - Preservar os topos de morro - Promover a rearborização das áreas urbanas 	<ul style="list-style-type: none"> - Definir uma de estratégia territorial para preservação e incentivo das áreas rurais - Realizar eventos itinerantes para integração/aproveitamento da produção agrícola local - Cadastrar os produtores rurais como Agricultores Familiares (substituir o termo feirantes) como forma de reforço da identidade e ampliação do mercado de venda 		<ul style="list-style-type: none"> - Articular os centros urbanos através de uma nova estrutura viária - Constituir um acesso municipal a partir do bairro Caieiras - Proposta de via de mobilidade (ativa e motorizada) e preservação ao longo do córrego sujo. Priorizar as margens do córrego

Fonte: Elaboração própria a partir de UFMG (2017b), UFMG (2017c), das relatorias e anotações pessoais feitas nas oficinas públicas e reuniões com os Grupos de Acompanhamento.

Essas informações levantadas orientaram a delimitação das áreas que constituíram a proposta da Trama Verde e Azul em cada um dos municípios, que foram mapeadas e instrumentalizadas através de zoneamento, propostas viárias e identificação dos lugares de interesse cultural, conforme listado no quadro abaixo, mais bem detalhado no capítulo 1¹⁶⁵.

Quadro 4: Instrumentalização urbanística da Trama Verde e Azul

ELEMENTO/ ZONA	TIPO
ZP-1 Zona de Proteção 1	Zona
ZDE-TVA-FLUV Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Fluvial	Sobrezona
ZDE-TVA-AGROECO Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul - Agroecologia	Sobrezona
ZDE-TVA-CULT Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Cultural	Sobrezona
Lugares de interesse cultural	Pontos mapeados
ZDE-TVA-MIN Zona de Diretrizes Especiais para Trama Verde Azul – Territórios Minerários	Sobrezona
Via parque linear	Proposta viária
Via pedonal ciclística	Proposta viária

Fonte: Elaboração própria a partir de UFMG (2018)

Como desdobramento da proposta do Macrozoneamento, a Trama Verde e Azul foi ampliada para a totalidade dos territórios municipais (estendendo-se para além das Zonas de Interesse Metropolitano) e o zoneamento também foi detalhado em uma *zona* e quatro *sobrezonas*.

O mapa e o quadro apresentados a seguir exemplificam a proposta concebida para o município de São Joaquim de Bicas no âmbito da revisão do seu plano diretor. O mapa encontra-se publicado no projeto de lei (UFMG, 2019b) e o texto do *box* foi escrito por mim para compor o Guia da Cidadania e Identidade Metropolitana na RMBH (LIBÂNIO, 2018)

¹⁶⁵ Ver seção 1.5 do capítulo 1.

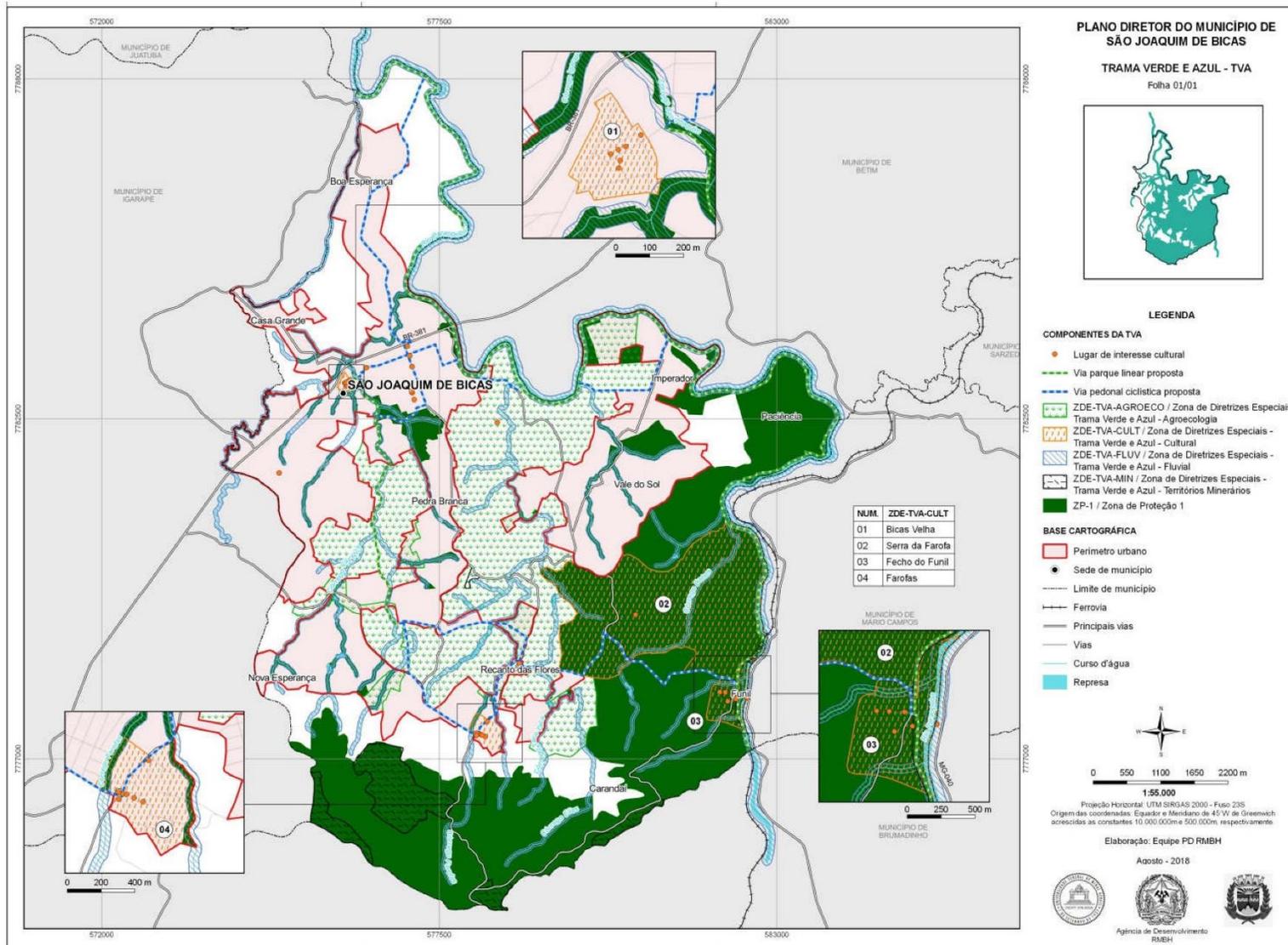


Figura 62: Mapa da Trama Verde e Azul proposta para o município de São Joaquim de Bicas. Fonte: UFMG, 2019b

Quadro 5: Descrição da Trama Verde e Azul proposta para o município de São Joaquim de Bicas

Apresentamos a proposta resumida da *Trama Verde e Azul* do município de São Joaquim de Bicas. Ela foi elaborada na revisão do seu Plano Diretor e ainda será objeto de aprovação pela Câmara Municipal.

O mapa acima identifica seus componentes, instrumentalizados por zoneamentos e propostas viárias, onde devem ser aplicadas as políticas correspondentes.

A Serra de Itatiaiuçu, a Serra da Farofa e a região de Paciência são consideradas marcos ecológicos e paisagísticos do município. Estão identificadas no mapa pela grande área verde contínua (na legenda, ZP-1), na porção sul e sudeste do município. Esses locais devem ter seus atributos ambientais protegidos, além de receberem incentivos para o lazer e o turismo ecológicos.

As áreas de atividades minerárias na Serra do Itatiaiuçu, hachuradas em preto no mapa (ZDE-TVA-MIN), devem receber políticas que garantam a execução dos programas de recuperação das áreas degradadas. Novos usos sociais e econômicos condizentes com sua importância ambiental e paisagística deverão ser estimulados.

Dentro das áreas urbanas, coloridas de rosa e com o limite em vermelho no mapa, são propostos novos parques, também identificados pela cor verde (ZP-1). Muitos deles estão nas margens dos rios e córregos, destacando-se especialmente aquele situado entre a região de Retiro do Moinho e a sede do município devido à sua dimensão e sua proximidade com a área central. É uma região com declividade elevada, presença de cursos d'água e vegetação expressiva.

A região de Bicas Velha, a da Serra da Farofa e a dos povoados Fecho do Funil e Nossa Senhora da Paz foram incorporadas à *Trama Verde e Azul* por sua importância cultural, identificadas no mapa pela hachura laranja (ZDE-TVA-CULT).

Em Bicas Velha, uma das primeiras áreas povoadas do município, estão localizados seus principais bens arquitetônicos históricos, como a Praça e a Igreja da Matriz, além de ser um espaço importante para celebrações culturais e convívio social.

O povoado Fecho do Funil também teve importância histórica na formação urbana do município, e lá estão presentes bens culturais notáveis, como a Estação Ferroviária, a Capela de Nossa Senhora de Santana e a Ponte Pênsil sobre o Rio Paraopeba

O povoado Nossa Senhora da Paz, conhecido como Farofas, também conta com monumentos, edificações, praças e celebrações de grande importância cultural.

A Serra da Farofa, por sua vez, é um patrimônio ambiental e paisagístico do município.

As regiões com atividade agrícola existente ou potencial que se encontram próximas a áreas urbanizadas ou a cursos d'água foram incorporadas à *Trama Verde e Azul* com o intuito de fortalecer a atividade e apoiar a transição agroecológica, garantindo a manutenção da segurança alimentar, nutricional e ambiental. Estão identificadas no mapa pela hachura verde (ZDE-TVA-AGROECO). Essas áreas são: aquelas com atividade agrícola inseridas nas áreas urbanas consolidadas ou no seu entorno próximo; as da região centro-oeste e centro-sul do município, que apresentam importante atividade de agricultores familiares; e as áreas produtivas existentes e potenciais no povoado de Farofas. Além destas, também foram consideradas como parte da *Trama* as áreas com atividade agrícola que margeiam os cursos d'água importantes, como Rio Paraopeba, o Córrego Farofas, o Córrego do Elias, o Córrego São Joaquim, o Córrego Vila Rica e o Córrego Açoita Cavallo.

Todos os cursos d'água do município, assim como suas margens, também foram incorporados à *Trama Verde e Azul*, já que historicamente os rios vêm sofrendo grande impacto, principalmente pela atividade minerária, desmatamento, ocupação das suas margens e pelo uso de agrotóxicos na agricultura convencional. Essas áreas são, portanto, alvo de políticas de saneamento, proteção e recuperação ambiental. Além disso, pelo potencial que possuem para o uso comunitário, a proposta prevê a viabilização do amplo acesso da população aos rios e o fomento de atividades de lazer e turismo ecológicos. No mapa, são identificadas pela hachura azul (ZDE-TVA-FLUV).

São também propostos, na *Trama Verde e Azul*, percursos de mobilidade ativa, para serem feitos a pé ou em bicicleta. Eles conectam diferentes regiões do município e, em muitos casos, margeiam rios e córregos que possuem propostas de futura transformação em parques lineares. São identificados no mapa pelas linhas tracejadas em verde (via pedonal ciclística) e em azul (via parque linear). O principal itinerário é ao longo do Rio Paraopeba em virtude de todo o potencial que possui para o lazer, o turismo e a integração metropolitana

Na minuta do projeto de lei dos novos planos diretores municipais, a Trama Verde e Azul é assim definida:

um projeto de estruturação do território correspondente à integração dos elementos naturais, urbanos e rurais, em todo o território municipal e da RMBH e que relaciona as dimensões estruturantes e os eixos integradores¹⁶⁶ para o cumprimento das funções sociais da cidade e função social da propriedade. (UFMG, 2019a, pg.14)

Nesse documento foram também definidas suas diretrizes de maneira precisa, quais sejam:

- I - Promover a proteção e recuperação dos cursos d'água, das áreas de preservação permanente, das áreas livres com cobertura vegetal nativa ou cultivadas;
- II - Proteger a produção agrícola, em especial aquela realizada em pequena escala ou oriunda de agricultura familiar;
- III - Fomentar a produção agroecológica e os processos de transição dos modelos agrícolas convencionais para bases agroecológicas;
- IV - Proteger e valorizar o patrimônio cultural, natural, arqueológico, paisagístico e as áreas de manifestações e presença de bens culturais;
- V - Viabilizar usos recreativos diversificados no território municipal, valorizando seus atributos ambientais;
- VI - Promover a criação de circuitos de mobilidade ativa;
- VII - Estimular o turismo ecológico, rural e cultural;
- VIII - Minimizar os riscos ambientais;
- IX - Viabilizar o acesso livre da população às áreas de interesse ambiental e social do município como os rios, suas margens, mirantes, lagoas, entre outras. (UFMG, 2019a, pg.14)

Dentre essas diretrizes, as relacionadas à agricultura (incisos II e III), à promoção de circuitos de mobilidade ativa (inciso VI) e à democratização do acesso aos lugares de interesse comum (inciso IX) parecem bastante progressistas. Elas se relacionam ao que Euclides (2016) defende como o maior potencial inovador da Trama Verde e Azul:

O que a Trama Verde e Azul tem de mais inovador não é verde (área protegida) nem azul (APP)! É a perspectiva da transformação da vida cotidiana e da conexão espacial entre as diferentes experiências emancipatórias, solidárias e ecológicas. E as melhores pistas dessa inovação estão nas relações que a trama insinua com a agricultura urbana, a mobilidade e o lazer (EUCLYDES, 2017, p.7).

¹⁶⁶ Os Planos Diretores Municipais foram concebidos a partir da definição de dimensões estruturantes, eixos integradores e da Trama Verde e Azul. As dimensões estruturantes são: Territorialidade e Institucionalidade. Os eixos integradores: Acessibilidade, Seguridade, Sustentabilidade e Urbanidade. Para mais informações ver UFMG (2019a).

Em relação à agricultura, o caráter inovador se relaciona, por um lado, à legitimação da agricultura como prática (também) urbana e à inserção dessa dimensão no planejamento. Almeida (2015) argumenta sobre a existência de uma lacuna tanto em relação à abordagem da agricultura nos estudos urbanos, quanto da agricultura urbana nos campos de estudos agrários e ambientais. A autora defende, portanto, que a inserção da temática da agricultura no planejamento e o reconhecimento dessa prática como uma forma de produção do espaço urbano permitem aproximar campos que usualmente não dialogam entre si.

A transformação de noções consolidadas de irrelevância, inviabilidade e incompatibilidade da agricultura em regiões metropolitanas ampliam, assim, a compreensão das diferentes formas e funções das práticas agrícolas contemporâneas e o debate sobre a produção social do espaço para além da lógica da reprodução capitalista, possibilitando estabelecer novas conexões entre saberes e práticas espaciais que podem se contrapor ou criar resistências aos espaços e relações dominantes no mundo contemporâneo (ALMEIDA, 2015; COSTA et al, 2018; ALMEIDA et al, 2019). Considerando o argumento de Monte-Mór (2015) apresentado no capítulo 2 sobre a alienação das populações de seus espaços de vida como produto e condição da oposição cultura-natureza, cidade-campo, esse trecho de Almeida, em contraposição, defende o potencial da agricultura como prática de desalienação e construção de autonomia:

O trabalho cotidiano de cultivar a terra e cuidar da criação animal leva a observar, aprender e interagir com os ciclos da natureza presentes no espaço urbano e a viver a experiência de empregar o tempo na transformação do espaço. As mudanças no cotidiano e no espaço imediato geram valores e aprendizagens sobre o uso da biodiversidade cultivada e podem ter reflexos sobre uma maior autonomia, no cuidado com a saúde e na redução da dependência da indústria de alimentos e remédios. Da mesma forma, as práticas de trocas e doações de mudas, sementes, alimentos, remédios caseiros, muito frequentes entre quem cultiva na cidade, nutrem sistemas de trocas e cooperação que operam independentemente das regras do mercado capitalista (ALMEIDA, 2015, p. 434).

A centralidade que a agricultura recebeu na proposta da Trama Verde e Azul carrega consigo, portanto, o desejo de afirmação de direitos dos sujeitos que vivem dessa prática.

Por outro lado, o reconhecimento institucional da agroecologia, seu fortalecimento e incentivo, entendendo-a como prática política com grande potencial de transformação socioespacial, talvez seja o aspecto mais progressista da proposta. Ademais, tendo as relações

sociais de produção e a interação com os processos ecológicos como aspectos fundamentais, a agroecologia se assenta em uma dimensão política e possui como perspectiva a desalienação do trabalho, do espaço de vida e da natureza.

Mais que um conjunto de técnicas ou tecnologias que podem ser aplicadas a diferentes contextos, os princípios da agroecologia se articulam à construção de um novo paradigma produtivo, no qual a reprodução da vida e o interesse comum se opõem à reprodução do capital e ao lucro individual. A riqueza da proposta agroecológica está associada à sua flexibilidade e adaptabilidade às realidades locais e, portanto, se apresenta como mais uma via de ativação da criatividade dos atores e lugares urbanos. (ALMEIDA, 2016, p. 165)

Como vimos nas experiências relatadas no capítulo 3, a agricultura e a ecologia muitas vezes têm sido vistas como dimensões conflituosas, o que vem justificando a resistência de grupos de agricultores às propostas de Trama Verde e Azul. Nesse sentido, a agroecologia é uma aposta potente na busca por outros caminhos possíveis a esse conflito.

Considero que as experiências dos jardins compartilhados em Lille podem ser situadas nessa mesma direção, representando possibilidades de apropriação coletiva de espaços urbanos a partir de práticas de re-envolvimento do corpo com uma "natureza" que dele foi separada, apurando os sentidos e criando ritmos urbanos diferenciados. Os jardins compartilhados são também espaços populares de formação e articulação política que possibilitam a construção de alternativas possíveis à alienação de si e do espaço de reprodução da vida.

Retomando o escopo da revisão dos Planos Diretores Municipais, a definição de instrumentos urbanísticos para todo o território municipal também significou um avanço importante, ou a quebra de um tabu (COSTA; ARAÚJO, 2019), já que tradicionalmente os zoneamentos e os parâmetros de uso e ocupação incidem apenas nas áreas delimitadas pelos perímetros urbanos. Essa iniciativa implicou o reconhecimento de algumas práticas agrícolas como elementos centrais na dinâmica urbana e metropolitana, além da possibilidade de constituírem vias alternativas de articulação com problemáticas como a função social da terra e o valor de uso do ambiente não construído nas cidades e zonas rurais da RMBH. Segundo Almeida et al, "a abordagem da agroecologia na Trama Verde Azul compreendeu tanto as práticas agrícolas em espaços intra-urbanos quanto nos espaços rurais, indicando um caminho inovador para lidar com as definições de rural e urbano" (2019, p. 2). Além do

sobrezoneamento que os espaços de tais práticas receberam, tanto na zona rural quanto na urbana (a Zona de Diretrizes Especiais - Trama Verde e Azul - Agroecologia), o fomento às práticas agroecológicas existentes e à transição daquelas realizadas sobre bases convencionais, assim como o uso de sistemas agroflorestais para recuperação de áreas degradadas, também foram previstos nas outras *zonas* e *sobrezonas* que regulamentam a Trama, abarcando a totalidade do território municipal.

Em relação à mobilidade, argumentei ao longo do capítulo 3 sobre a importância das vias verdes e trilhas urbanas nas experiências vividas em Lille e em Vitória-Gasteiz, e a centralidade dos percursos de mobilidade ativa para as propostas mais inovadoras relacionadas à ideia de *trama verde e azul*, como uma aposta de transformação da lógica alienante e disciplinar do modelo funcionalista e automobilístico. Esses circuitos de mobilidade "na escala do corpo" (EUCLYDES, 2016) podem produzir experiências urbanas mais autônomas e inventivas, fomentando o reconhecimento dos espaços de vida e a diversidade de relações que podem ali ser criadas. Também nesse sentido, Ane Velasco, diretora do Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz, defende que "as vias verdes são ferramentas de transformação, mais do que de mobilidade"¹⁶⁷.

Nos Planos Diretores Municipais da Região Metropolitana de Belo Horizonte, foram concebidas duas propostas viárias que estruturam a Trama Verde e Azul: as *vias pedonais ciclísticas* e as *vias parque linear*. Elas foram definidas a partir das demandas levantadas nas oficinas e audiências públicas e das possibilidades de conexão entre os outros elementos da Trama Verde e Azul, priorizando as margens desocupadas dos cursos d'água, as áreas que receberam zoneamento de proteção ambiental e as vias de baixo fluxo existentes. Procurou-se também viabilizar a ligação entre as áreas urbanas (perímetros urbanos) e as ocupações rurais dos municípios, com o intuito de viabilizar ou melhorar o acesso e a mobilidade por modos ativos (UFMG, 2018). Entretanto, essas propostas foram feitas já na etapa final da revisão dos planos diretores, o que significou uma pequena participação popular na sua construção. Considero, portanto, a necessidade de que elas sejam melhor trabalhadas com o envolvimento direto da população para que obtenham mais força política. Ao se referir às políticas de mobilidade propostas, Veloso (2019) aponta as limitações do processo e dos

¹⁶⁷ A partir de sua fala no seminário realizado na sede do GreenLab, em Vitoria-Gasteiz, em 23/06/2017.

produtos finais em relação a uma efetiva mobilização popular, argumentando que faltam recursos para garantir condições para um processo perene de engajamento da população.

Nos Projetos de Lei dos planos diretores, as diretrizes de implantação das *Vias pedonais ciclísticas* e *Vias parque linear* são ainda um pouco vagas, embora façam uma articulação interessante entre a Política Municipal de Mobilidade Urbana, na qual são consideradas "áreas de intervenções prioritárias", os Instrumentos de Gestão Financeira, através do Fundo de Desenvolvimento Ambiental, que prevê a destinação prioritária de recursos para a criação de infraestrutura que viabilize a implantação dessas vias, e os Instrumentos Tributários, a partir de incentivos fiscais para os proprietários que criarem, mantiverem e garantirem o acesso público irrestrito a essas vias (UFMG, 2019a).

Entretanto, existe ainda um longo caminho para que tais políticas e instrumentos viabilizem a concretização das propostas. A própria tramitação dos planos nas câmaras municipais constitui uma incógnita, uma vez que não se sabe sequer se serão aprovados ou com quais modificações. Isso, naturalmente, depende do engajamento da população no processo e da disputa de forças políticas. Há, ainda, etapas importantes relacionadas à transformação de políticas em planos mais concretos, como no caso do Plano de Mobilidade Urbana, e dos planos em projetos urbanísticos. Em relação aos projetos, Freitas (2019) defende sua importância para a territorialização dos elementos da Trama Verde e Azul e, inclusive, para o desenho das vias propostas.

O último aspecto, possivelmente o mais revolucionário da Trama Verde e Azul da RMBH, e que se relaciona com a dimensão do lazer apontado por Euclides (2016), é o princípio de viabilização do livre acesso às áreas de interesse comum, como os rios, suas margens, mirantes, lagoas, etc. É uma iniciativa altamente transformadora porque coloca em xeque um dos pilares da organização social capitalista, que é a propriedade privada da terra.

Segundo Tonucci, "o capitalismo tem sua base filosófica, jurídica e econômica na instituição da propriedade privada, que concede o domínio e o gozo exclusivo das coisas ao proprietário, retirando-as do uso comum e minando a cooperação" (2017, p. 55). Baseada no direito de expulsar e negar o acesso, sancionado pelo Estado, a propriedade fundiária é um dos pilares históricos da constituição e reprodução do regime

desigualitário, autoritário e dependente da sociedade e economia brasileiras. Tonucci ainda chama atenção para o fato de que

a operação e imposição desse regime de propriedade privada assenta-se claramente em práticas estatais que vão de mapeamentos cadastrais ao policiamento, revelando a natureza essencialmente política, e muitas vezes violenta, da propriedade” (TONUCCI, 2017, p.56).

Portanto, pode-se dizer que essa diretriz de livre acesso e uso de espaços considerados de interesse comum significa também uma "inversão de prioridades": da garantia do direito de propriedade e uso exclusivo, para a defesa do uso comunitário. Nesse sentido, há uma aposta no resgate do valor de uso¹⁶⁸ dos espaços para desfrute comum. Esse é um princípio geral da Trama Verde e Azul, e é reforçado nas diretrizes específicas das áreas identificadas como Zonas de Proteção 1 (ZP-1), que são as "áreas de proteção ambiental, cultural e paisagística" e como Zona de Diretrizes Espaciais - Trama Verde e Azul - Fluvial (ZDE-TVA-FLUV), que são áreas que possuem "relevância ambiental e potencial uso social, associadas à dinâmica hídrica e à manutenção dos ecossistemas" (UFMG, 2019a).

Apesar do seu potencial transformador, essa é também a diretriz de mais difícil viabilização, constituindo-se ainda como uma orientação bastante utópica, com poucas possibilidades de viabilização através das políticas e instrumentos previstos nos Planos Diretores. O único vínculo normativo estabelecido com o zoneamento foi através dos instrumentos tributários, onde indica-se a previsão de descontos progressivos no IPTU "para os imóveis que estiverem em áreas sobre as quais incidem zoneamento da Trama Verde e Azul [e que garantam] o acesso público às áreas de preservação permanente associadas aos cursos d'águas delimitadas como ZP-1 ou ZDE-TVA-FLUV" (UFMG, 2019a, p.94).

Articulada com essa diretriz, não se pode deixar de apontar também a importância da indicação de manutenção dos cursos d'água em leito natural e a viabilização do uso social desses espaços em todos os zoneamentos que abarcam a rede hídrica dos municípios, especialmente as ZP-1 e ZDE-TVA-FLUV, que incidem sobre os rios e suas margens no interior dos perímetros urbanos. Essas diretrizes são assim apresentadas na descrição das ZP-1:

¹⁶⁸ Para Lefebvre, "o valor de uso corresponde à necessidade, à expectativa, à desejabilidade. O valor de troca corresponde à relação dessa coisa com as outras coisas, com todos os objetos e com todas as coisas, no 'mundo da mercadoria'" (LEFEBVRE, 1999 [A Revolução Urbana], p. 135, apud TONUCCI, 2017, p. 144).

III - Preservar o leito natural dos cursos d'águas;

IV - Buscar soluções urbanísticas e de saneamento que mantenham os cursos d'água em leito natural e promovam o uso social da infraestrutura de macrodrenagem, incluindo as servidões administrativas destinadas aos serviços urbanos, em uma solução integrada às diretrizes da Trama Verde e Azul (UFMG, 2019a, p.19).

Essa importância é ainda mais significativa considerando o contexto da Região Metropolitana de Belo Horizonte, onde o município central teve a maior parte dos seus rios canalizados e tampados desde o seu projeto inicial, seguiu com essa política ao longo do processo de expansão e culminou no recobrimento do principal rio da cidade – o Ribeirão Arrudas – e seu desaparecimento da paisagem urbana. Essa ação, que se iniciou em 2007, foi na contramão de diversas iniciativas ao redor do mundo de abertura, descanalização e revitalização de cursos d'água, como exemplificam as intervenções emblemáticas realizadas em Seul, na Coreia do Sul e em Madrid, na Espanha. Paradoxalmente, contrariando a maioria das intervenções ao longo da história de Belo Horizonte, isso foi também feito de forma pioneira pelo projeto Drenurbs em algumas regiões da cidade durante os anos 2007-2011, como foi apresentado no capítulo 1. Esse mesmo propósito tem sido "ensaiado" em Vitória-Gasteiz, como mostrado no capítulo 3.

Vale reiterar que a explicitação dessas diretrizes nos Planos Diretores dos municípios da RMBH configura uma posição política importante de "inversão de prioridades", uma vez que assume uma contraposição às dinâmicas atuais de espoliação urbana fundadas em uma associação entre o patrimonialismo, neoliberalismo e neodesenvolvimentismo (TONUCCI, 2017).

Espaços dominados (e dominantes) são transformados e mediados pela técnica, e produzidos conforme os interesses do poder político, do Estado. O espaço dominado introduz formas novas – geralmente geométricas, como uma autoestrada – sobre o espaço pré-existente, sobre a natureza, brutalizando-o, esterilizando-o (Lefebvre, 2013, p. 213¹⁶⁹ apud TONUCCI, 2017, p. 146)

Entretanto, embora um plano possa ensejar uma verdadeira transformação, ele não é capaz de promovê-la por si só. Por mais progressista que seja (e considerando ainda que quanto mais for, maior a dificuldade de sua aprovação e cumprimento), ele será insuficiente

¹⁶⁹ LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Livros, 2013 (1974).

caso não haja um engajamento contínuo da população, pressionando pela aprovação e implantação de propostas que são do seu interesse.

Maricato (1994)¹⁷⁰ já alertava que a pura e simples existência da legislação não seria suficiente para combater os interesses hegemônicos atuantes na desigual produção do espaço urbano. Para além da regulamentação dos instrumentos, seria fundamental avançar na participação democrática a nível local, sob a forma de um movimento de caráter popular externo aos aparelhos de Estado. (TONUCCI, 2017, p. 231)

Todavia, a perspectiva de participação e engajamento da população é ainda bastante duvidosa em condições sociais de tão significativa alienação política e espacial. Como abordado no capítulo 2, essa alienação se refere à sujeição da vida cotidiana ao capital e à burocracia estatal, conformando o que Lefebvre (2001 [1968]) denomina "a sociedade burocrática de consumo dirigido"; à entrega do poder decisório a outrem através da representação política, estimulada por um modelo social heterônomo (SOUZA, 2010 [2001]), configurando o que Sennett (1988) denominou de *o declínio do homem público*¹⁷¹; e, finalmente, ao estranhamento do espaço de vida nas cidades, produzidas como exterioridade. Com isso, a maioria das pessoas não se vê como sujeito político capaz de definir as condições e os rumos das transformações das suas cidades, muitas vezes nem mesmo do seu bairro ou sua rua, reconhecendo-se apenas como usuário ou espectador.

Há, também, uma impossibilidade construída a partir das condições de desigualdade social que se relaciona à dificuldade de participação voluntária pelas populações mais pobres que, em muitos casos, não têm tempo e nem dinheiro para se locomoverem aos espaços de participação. Soma-se a isso, em alguns casos, a falta de confiança de se posicionarem, bem no sentido de um argumento de Lefebvre, apresentado por Tonucci:

Lefebvre (2014)¹⁷² sugere que, (...) [na sociedade burocrática do consumo dirigido], a colonização desloca-se do colonialismo externo (imperialismo) para uma espécie de colonialismo interno do próprio espaço e da vida cotidiana, cujo resultado é a alienação generalizada, a expropriação do corpo e do vivido. (TONUCCI, 2017, p.141)

¹⁷⁰ MARICATO, Ermínia. Reforma urbana: limites e possibilidades – uma trajetória incompleta. In: RIBEIRO, L.C.Q.; SANTOS JR., O. (orgs.). **Globalização, fragmentação e Reforma Urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

¹⁷¹ Referência ao título do seu livro, no qual o autor discute o esvaziamento da vida pública e a resignação política dos cidadãos, considerando-as características da cultura urbana capitalista.

¹⁷² LEFEBVRE, Henri. **Critique of everyday life** – the one volume edition. Londres: Verso, 2014 (1947; 1961; 1981).

Cabe questionar também se a concretização e implantação das propostas abstratas dos planos seria suficiente para provocar o uso e a apropriação dos espaços criados, já que o espaço-tempo da vida cotidiana da maior parte da população está subjugado à produção capitalista e ao consumo dirigido, impedindo a realização da potência do valor de uso da cidade.

Apesar das perspectivas desanimadoras em relação ao alcance dos planos urbanos, mesmo os mais progressistas, o aprendizado social, a formação política e a articulação de movimentos civis, que têm sido aspectos importantes no processo de planejamento da RMBH, são sua maior potência e podem contribuir para o maior engajamento da população no decurso da aprovação e implementação das propostas vinculadas à Trama Verde e Azul, assim como para a manutenção do debate que ela estimula e o aumento das possibilidades de apropriação.

Portanto, compartilho a esperança, com Lefebvre (2008 [1970]), de que cada pequena conquista possa significar a abertura de um caminho favorável e persuasivo para a transformação do cotidiano, para a desalienação política e a apropriação dos espaços de vida, a partir de experiências de maior autonomia dos corpos nas cidades, da criação de ritmos distintos, do reconhecimento dos espaços improdutivos como espaços de emancipação e de sociabilidade. Essa aposta caminha no sentido da produção do comum urbano, que pressupõe "a primazia do uso sobre a troca, do usuário ativo sobre o consumidor passivo, da apropriação (apropriação social voltada a fins coletivos) sobre a dominação (apropriação exclusivista), da autogestão sobre a tecnoburocracia estatal" (TONUCCI, 2017, p. 160). E que a conservação da natureza se fundamente nesse mesmo movimento.

Enquanto a dominação da natureza física devasta-a, substituindo-a por produtos, a apropriação não destrói, mas transforma a natureza – assim como o corpo, o tempo e o espaço – em propriedades humanas, afeitas às necessidades da vida social. (TONUCCI, 2017, p.148)

As experiências relatadas no capítulo 3 apontam caminhos nesse sentido, seja pela maior possibilidade de autonomia e conexão com a cidade através do uso das vias verdes e trilhas urbanas, pela reaproximação com os rios e as práticas agrícolas, pela apropriação coletiva e a construção de espaços de autogestão nos jardins compartilhados.

Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, também existem práticas que indicam esse caminho, como as diversas iniciativas de hortas comunitárias e agroecológicas, os movimentos por proteção e apropriação coletiva das áreas verdes urbanas, as iniciativas de cuidadores de nascentes, os ativismos relacionados à recuperação do valor de uso dos rios urbanos e aqueles relacionados à ciclomobilidade e ao cicloturismo.

Para o cultivo dessa esperança, é alentadora a compreensão de Mouffe e Errejon sobre o político. Se toda ordem é a expressão de uma configuração particular de relações de poder, toda ordem hegemônica pode ser confrontada e transformada por práticas antagônicas, contra-hegemônicas, que vão tratar de instalar outra forma de hegemonia. A luta política é, portanto, uma “guerra de posições” (MOUFFE; ERREJON, 2015). Daí a importância da articulação de posições de resistência, antagônicas à ordem hegemônica contemporânea, no sentido de criar vontades coletivas que possam ser capazes de produzir tempos e espaços que possibilitem a produção de outras realidades. E a cidade é o lugar privilegiado da luta política e da disputa por legitimidade de práticas socioespaciais diferenciais ou por concepções rivais de institucionalidade (VELLOSO, 2016). É o caso, portanto, de reafirmar o argumento de que a maior potência da Trama Verde e Azul é a formação e a articulação políticas de grupos minoritários, de práticas e espaços contra hegemônicos que podem tensionar a lógica e a ordem estabelecidas e construir um movimento vindouro de uma real transformação da estrutura socioespacial, reinventando formas de viver em sociedade.

FECHAMENTOS E ABERTURAS

Depois de todo o percurso feito até aqui, vale a pena retomar as questões orientadoras desta pesquisa, apresentadas na Introdução, a fim de compreender o alcance das reflexões construídas neste trabalho.

O propósito de politizar o campo das ciências naturais a partir dos estudos urbanos foi desafiador, estimulante e exitoso. Sinto-me finalmente na fronteira, com possibilidades de transitar entre esses mundos. O contexto atual de urbanização extensiva e profunda crise ambiental exige abordagens transdisciplinares que possibilitem olhares mais amplos para a compreensão da produção social e política do espaço e da natureza. A esfera do planejamento urbano, no seu viés crítico, e principalmente a experiência dessa prática na Região Metropolitana de Belo Horizonte, conduzida por uma importante universidade pública, em parceria com outras instituições de ensino superior, ao longo dos últimos dez anos, aponta possíveis caminhos para a superação de abordagens parcelares e disciplinares, tão caras para a ciência positivista e o planejamento tecnocrático.

Ancorada nesse contexto de produção coletiva e transdisciplinar de conhecimento, esta tese incorporou tal método de trabalho, apostando na “endogamia”, ou na articulação de percepções, saberes e reflexões construídos por um grupo de pesquisadores envolvidos no processo de planejamento metropolitano, do qual faço parte. Portanto, assim como os projetos desenvolvidos nesse âmbito foram influenciados por esta pesquisa de doutorado, esta tese também abarcou os processos e as construções coletivas advindas do planejamento da RMBH e é, finalmente, um exercício de escrita sobre essa prática.

A partir da reflexão sobre o planejamento, mas também sobre experiências urbanas e a organização da sociedade civil, pretendeu-se discutir as possibilidades de transformação da vida cotidiana na busca por maior autonomia para a apropriação do tempo e do espaço, a partir de (re)invenções da relação sociedade-natureza nos contextos urbanos contemporâneos. A Trama Verde e Azul indica um caminho para se pensar a utopia *urbano-natural* a partir de um planejamento co-protagonizado pela sociedade e Estado, não estando isenta, contudo, das contradições próprias de um processo de construção política.

Aderindo a um posicionamento crítico em relação ao planejamento, argumento que, a despeito das limitações do plano em si, o processo de planejamento realizado em bases participativas e democráticas, que contribui para a criação e a ocupação ampla da esfera pública de debate, é em si uma forma de apropriação e resistência à dominação tecnocrática, e, portanto, revolucionária.

Para além da institucionalidade do planejamento, para a Trama Verde e Azul também podem convergir iniciativas, experiências ou expectativas de imaginação política para o território que se aproximem da produção de um espaço *urbano-natural*. Ao construir condições para discutir as experiências e práticas que ocorrem à revelia do planejamento, esta tese ressalta a potência da construção social de outros cotidianos possíveis, coletivos e criativos, não dominados pelos processos espaciais e temporais do capital.

As experiências e práticas trazidas aqui compõem um campo fértil para o desdobramento de reflexões futuras, principalmente a partir dos domínios teóricos da ecologia política urbana e dos debates sobre o comum. Um aprofundamento na obra de Henri Lefebvre também pode trazer contribuições importantes para a melhor compreensão dos processos de produção e reprodução da vida cotidiana urbana e das práticas de (re)apropriação da natureza. Considero que esse seja um caminho profícuo para a construção de novos saberes e práticas urbano-naturais.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ABALLAIN, Olivier. Lille: Un collectif alter veut un sommet sur la friche Saint-Sauveur. **20 minutes** [online], 8 juin 2017. Disponível em: <<https://www.20minutes.fr/lille/2082039-20170608-lille-collectif-alter-veut-sommet-friche-saint-sauveur>>. Acesso em: fev. 2019.

ACSELRAD, Henri. Discursos da sustentabilidade urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 1, p.79-90, maio 1999.

ACSELRAD, Henri. Políticas Ambientais e Construção Democrática. In: VIANA, Gilney; SILVA, Marina; DINIZ, Nilo; FALEIRO, Airton (orgs.). **O desafio da sustentabilidade**: um debate socioambiental no Brasil. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001, p. 75-96.

ACSELRAD, Henri. Da desfetichização do ambiente à sociologia da desmobilização: trajetórias de pesquisa. In: FERNANDES, Ana Cristina; LACERDA, Norma; PONTUAL, Virgínia. (Org.). **Desenvolvimento, planejamento e governança**: o debate contemporâneo. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital/ ANPUR, v. 1, 2015, p. 25-48.

AEVV. Asociación Europea de Vías Verdes. **Las vías verdes**. [S.d]. Disponível em: <<http://www.aevv-egwa.org/es/vias-verdes-2/>>. Acesso em dez. 2018.

AFONSO, Juliana. Um parque às margens do rio. **Jornal O Beltrano**. [S.d]. Disponível em: <<https://www.obeltrano.com.br/portfolio/um-parque-as-margens-do-rio/>>. Acesso em: abr. 2019.

AGROALIMENTARIO SOSTENIBLE. **Vitoria-Gasteiz por un sistema agroalimentario sostenible**. 1 jul. 2014. Disponível em: <<http://agroalimentariosostenible.blogspot.com/>>. Acesso em: fev. 2019.

AGUIRRE, Pedro M. A. Vitoria-Gasteiz 1950-1980: la expansión planificada del paisaje residencial. **Vasconia**: Cuadernos de historia - geografía, nº 5, 1985, p. 430-444.

AGUIRRE, Pedro M. A. Vitoria-Gasteiz: la «discreta» capital de Euskadi. **Boletín de la AGE**, 13, p. 143-163, 1991.

AHERN, Jack. Greenways as a planning strategy. **Landscape and Urban Planning**, n. 33, p.131-155, 1995.

AJOnc. **Balades en Jardins écologiques en mouvement**: Guide des jardins naturels partagés en Région Nord-Pas-de-Calais. Lille: AJOnc, 2012.

AJOnC. **Les Jardins**. 2019. Disponível em: <<http://www.ajonc.org>>. Acesso em: nov. 2019.

ALMEIDA, Daniela A. O. Agricultura urbana: isto e aquilo. In: COSTA, Geraldo M.; COSTA, Heloisa S.M.; MONTE-MÓR, Roberto L. M. (Org.). **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 419-447.

ALMEIDA, Daniela A. **Isto e aquilo: agriculturas e cidades na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)**. 2016. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

ALMEIDA, Daniela A; ORNELAS, Gabriel; MELGAÇO, Luisa; NARDINI, Patricia; ALENCAR, Victor. Reflexões sobre as agriculturas e a agroecologia no planejamento metropolitano da RMBH. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

ANGOLD, Penelope G.; SADLER, Jon P.; HILL, Mark O.; PULLIN, Andrew; RUSHTON, Stephen; AUSTIN, Kevin; SMALL, Emma; WOOD, Byron; WADSWORTH, Richard; SANDERSON, Roy; THOMPSON, Ken. Biodiversity in urban habitat patches. **Science of the Total Environment**, n. 360, p. 196-204, 2006.

ARABA ALAVA. Asociación de amigos de los Caminos de Santiago de Álava; Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz - Congresos y Turismo. **El Camino de Santiago en Vitoria-Gasteiz: un itinerario jacobeo por la ciudad**. 2016. Disponível em: <<https://www.gasteizhoy.com/camino-de-santiago-vitoria/>>. Acesso em jan. 2019.

ARGAN, Giulio C. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes. 5ª edição, 2005.

ARQUITETURA-URBANISMO. Vida nova no Norte. **Revista Arquitetura e Urbanismo** [online], novembro 2002. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/104/vida-nova-no-norte-23809-1.aspx>>. Acesso em: 26 maio 2018

AUÊ - Estudos em Agricultura Urbana. Página do facebook, 7 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/aue.agriculturaurbana/photos/a.678413668992855/678423485658540/?type=3&theater>>. Acesso em: abr. 2019.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ. **Informe de Población Vitoria-Gasteiz 2017**. 2017. Disponível em: <<http://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/11/81/71181.pdf>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ. **Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz** – ¿Qué es el Anillo Verde? 2018. Disponível em: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&idioma=es&uid=u_1e8934a8_12e47a4954c__7ffd>. Acesso em: jun. 2018.

BAPTISTA, Márcio; CARDOSO, Adriana. Rios e cidades: uma longa e sinuosa história. **Revista da UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n.2, p. 124-153, jul./dez. 2013

BARBOSA, Olga; TRATALOS, Jamie A.; ARMSWORTH, Paul R.; DAVIES, Richard G.; FULLER, Richard A.; JOHNSON, Pat; GASTON, Kevin J. Who benefits from access to green space? A case study from Sheffield, UK. **Landscape and Urban Planning**, n. 83, p.187–195, 2007.

BAUDELET, Laurence; BASSET, Frédérique; LE ROY, Alice. **Jardins partagés**: utopie, écologie, conseils pratiques. Mens: Terre vivante, 2008.

BENÉVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Brasil: Editora Presença, Portugal e Livraria Martins Fontes, 1994.

BIDAULT, Cécile. Friche Saint-Sauveur de Lille: la décision du tribunal freine-t-elle le projet? **France Bleu Nord**, 9 oct. 2018. Disponível em: <<https://www.francebleu.fr/infos/climat-environnement/friche-saint-sauveur-de-lille-la-decision-du-tribunal-freine-t-elle-le-projet-1539016060>>. Acesso em: dez. 2018.

BIODIVERSITY CONSERVATION. Disponível em: <<https://biodiversityconservationblog.wordpress.com/2016/11/08/restoring-remnant-vegetation-and-reducing-biodiversity-loss-in-farmland-the-agricultural-matrix-in-the-far-south-coast-of-nsw/attachment/01/>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

BIZZOTTO, Luciana M. A experiência da UFMG no planejamento urbano-metropolitano da RMBH: diálogos com uma produção insurgente do espaço. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

BONZI, Ramón S. Paisagem como infraestrutura. In: PELLEGRINO, Paulo; MOURA, Newton Becker (Orgs.). **Estratégias para uma infraestrutura verde**. Barueri, SP: Manole, 2017, p. 1-24.

BORSAGLI, Alessandro. **Rios invisíveis da metrópole mineira**. Belo Horizonte: Ed. Do Autor, 2016.

BRAND, Peter; MUÑOZ, Edwin. Cultivando ciudadanos: agricultura urbana desde una perspectiva política. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. XXI, n.1, p. 47-70, 2007.

BRASIL. LEI Nº 9.985, DE 18 DE JULHO DE 2000. **Regulamenta o art. 225, § 1o, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências.** Brasília, DF, jul. 2000.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. SNUC – **Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza**: Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000; Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002; Decreto nº 5.746, de 5 de abril de 2006. Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas: Decreto nº 5.758, de 13 de abril de 2006. Brasília: MMA, 2011. 76 p.

BRYANT, M. Margaret. Urban landscape conservation and the role of ecological greenways at local and metropolitan scales. **Landscape and Urban Planning**, n. 76, p. 23-44, 2006.

CAILLERET, Nicolas. **Terrils, du noir au vert**. Filme. France, 2015. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ywIX9zRNMOA>>. Acesso em: jan. 2019.

CAIXETA, Eline M. M. P. Uma Arquitetura para a Cidade: a obra de Affonso Eduardo Reidy. **ARQtexto**, n.12, 2002.

CANÇADO, Wellington. Desconstrução civil. **Piseagrama**, n.10, p. 102-111, 2017.

CAPEL, Horacio. Jardines y parques en la ciudad: ciencia y estética. **Ciencias**, n. 68, octubre/diciembre, p.4-16, 2002.

CARLOS, Ana Fani A. A lógica do planejamento versus a dialética do mundo. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna Ramos (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, p. 25-39.

CARMELINI, Leandro J. Pedalar na cidade. **Anais XVI ENANPUR**. Belo Horizonte, 2015

CARSALADE, Flávio L. A preservação do patrimônio como construção cultural. **Arquitextos** [online], 139.03, ano 12, dez. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4166>>. Acesso em: jan, 2019.

CARVALHO, Isabel C. M. **A Invenção ecológica**: narrativas e trajetórias da educação ambiental no Brasil. Porto Alegre: Ed Universidade/UFRGS, 2001.

CARY, Paul; DINIZ, Sibelle; ADIL, Daniela; COSTA, Heloisa; MOURÃO, Ana; MONTE-MÒR, Roberto; ROI, Claire-Sophie. Economie solidaire et systèmes alimentaires alternatifs – des défis territoriaux majeurs. In. BOSREDON, P.; DINIZ, A.; DUMONT, F.; MELO, A. M. (dir.). **Ressources, inégalités et biens communs**: Richesses en partage au Brésil (Minas

Gerais) et en France (Nord et Pas-de-Calais). Villeneuve d'Ascq: Presses du Septentrion, no prelo.

CAUQUELEIN, Anne. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins, 2007.

CEA. Centro de Estudios Ambientales. **El Anillo Verde Interior**: Hacia una Infraestructura Verde Urbana en Vitoria-Gasteiz. Documento de Trabajo, mar. 2012. Disponível em: <www.vitoria-gasteiz.org/ceac>. Acesso em: jun. 2017.

CEA. Centro de Estudios Ambientales. **La Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz**. Documento de Propuesta, sept. 2014. Disponível em: <www.vitoria-gasteiz.org/ceac>. Acesso em: jun. 2017.

CEA. Centro de Estudios Ambientales. **Bases para la construcción de un sistema agroalimentario sostenible para Vitoria-Gasteiz**. Documento final, nov. 2016. Disponível em: <<https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/94/51/69451.pdf>>. Acesso em: jan. 2019.

CHAUTARD, Guy; ZUINDEAU, Bertrand. L'enjeu d'une reconversion durable des territoires de tradition industrielle: l'exemple du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. **Espace, populations, sociétés**, n. 3, p. 325-339, 2001.

CHIESURA, Anna. The role of urban parks for the sustainable city. **Landscape and Urban Planning**, n. 68, p. 129–138, 2004.

CHOAY, Françoise. A natureza urbanizada, a invenção dos "espaços verdes". **Proj. História**, São Paulo, n. 18, p. 103-106, 1999.

CHOAY, Françoise. O Urbanismo em Questão. In: **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000, p. 1-56.

CONOCIENDO ALAVA. **Avenida Gasteiz/ Abenida**. [S.d] Disponível em: <<http://conociendoalava.blogspot.com/p/ave.html>>. Acesso em: fev. 2019.

CORMIER, Laure. **Les Trames vertes**: entre discours et matérialités, quelles réalités? 2011. Tese (Doutorado em Geografia). Université d'Angers. França. 2011.

CORMIER, Laure; CARCAUD, Nathalie. Les trames vertes: discours et/ou matérialité, quelles réalités? **Projets de paysage**. Publicado em 26/06/2009.

CORMIER, Nathaniel S.; PELLEGRINO, Paulo R. M. Infra-estrutura verde: uma estratégia paisagística para a água urbana. **Paisagem Ambiente**: ensaios, n. 25, São Paulo, p. 125-142, 2008.

COSTA, Heloisa S. M. Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição de termos? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 2, p. 55-71, novembro 1999.

COSTA, Heloisa S. M. Meio ambiente e desenvolvimento: um convite à leitura. In: HISSA, Cássio Eduardo Viana (org.). **Saberes Ambientais**: desafios para o conhecimento disciplinar. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008(a), p. 79-107.

COSTA, Heloisa S. M. A trajetória da temática ambiental no planejamento urbano no Brasil: o encontro de racionalidades distintas. In COSTA, Geraldo Magela; MENDONÇA, Jupira Gomes de. **Planejamento urbano no Brasil**: trajetória, avanços e perspectivas. Belo Horizonte: C/Arte, 2008(b). p.80-92.

COSTA, Heloisa S. M. Política e gestão na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: REIS, Nestor Goulart Reis (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009.

COSTA, Heloisa S. M. E nas metrópoles: quem planeja o território? Breve contribuição ao debate a partir da experiência recente de Belo Horizonte. In: RIBEIRO, Ana C.; LIMONAD, Ester; GUSMÃO, Paulo P. (Org.) **Desafios ao planejamento**. Rio de Janeiro: ANPUR; Letra Capital, 2012, p. 75-94.

COSTA, Heloisa S. M.; ARAÚJO, Rogério P. Z. Avanços do processo de planejamento metropolitano da RMBH no âmbito da regulação urbano-ambiental. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

COSTA, Heloisa S. M.; BONTEMPO, Valdete; KNAUER, Sônia. PROGRAMA DRENURBS: uma discussão sobre a constituição de alianças de aprendizagem na Política de Saneamento de Belo Horizonte. In: XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 2008, Caxambu, Brasil. **Anais...**, Caxambu: ABEP, 2008. Disponível em <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1803/1762>>. Acesso em: 25 maio. 2018.

COSTA, Heloisa S. M.; MENDONÇA, J. G. Novidades e permanências na produção do espaço da metrópole: um olhar a partir de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, Fabricio L. O.; CARDOSO, Adauto L.; COSTA, Heloisa S. M.; VAINER, Carlos Bernardo. (Org.). **Grandes projetos metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, v. 1, p. 46-65.

COSTA, Heloisa S. M.; OLIVEIRA, Ana M.; ALMEIDA, Daniela A. O. Buscando um urbano metropolitano a partir da natureza e da cultura: uma discussão a partir do caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Carneiro, J. M. B.; Frey, K. (org.). **Governança Multinível e Desenvolvimento Regional Sustentável**. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, Oficina Municipal e Universidade Federal do ABC, 2018.

COTA, Guilherme E. M.; COMINI, Lídia M. B.; PEDRAS, Klinsmann C.; LIMOEIRO, Brenda F.; PARREIRAS, Guilherme O. Os parques lineares como alternativa às canalizações – reflexões a partir do Projeto Drenurbs, Belo Horizonte (MG). In: XVIII ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 2016, São Luís, Brasil. **Anais...**, São Luís: AGB, 2016. Disponível em: <http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468265280_ARQUIVO_Artigo-ENG.pdf>. Acesso em: 25 maio 2018.

COY, Martin. A interação rio-cidade e a revitalização urbana: experiências europeias e perspectivas para a América Latina. **Confins** [Online], n.18, 2013. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/8384>>. Acesso em: set. 2018.

CPBM. CONFERENCE PERMANENTE DU BASSIN MINIER. **Le Livre Blanc**: Acte II. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier. Décembre 2013. Mission Bassin Minier Nord Pas de Calais.

CUNHA, Antonio. Introduction: urbanisme vegetal et agriurbanisme. La ville entre artifice et nature. **Urbia**, Les cahiers du développement urbain durable, n.8, p.1-20, juin 2009.

D'ANGELO, Martha. **Natureza, cultura e educação em Rousseau**. Disponível em: <enfil.net/ed6/conteudo/archives/Martha_DAngelo.pdf>. Acesso em: set. 2018

DEBRAY, Adèle. La notion de réseau écologique en France: construction scientifique, appropriation par les politiques publiques et traduction territoriale. **Vertigo** - la revue électronique en sciences de l'environnement. Débats et Perspectives, mis en ligne le 08 mars 2011. <http://vertigo.revues.org/10687>.

DELLA MANNA, Eduardo. Broadacre City: meio ambiente, desenvolvimento sustentável e ecologia social. **Arquitextos**, abril 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.095/148>>. Acesso em: set. 2018.

DIEGUES, Antônio C. Etnoconservação da natureza: enfoques alternativos. In: DIEGUES, A. C. (org.). **Etnoconservação**: novos rumos para a conservação da natureza. São Paulo: NUPAUB, 2000, p. 1-46.

DIEGUES, Antônio C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 2001.

DIPUTACIÓ BARCELONA. Parcs de Catalunya. Xarxa de Parcs Naturals. **Parque Agrario de El Baix Llobregat**. [S.d] Disponível em: <<https://parcs.diba.cat/es/web/BaixLlobregat>>. Acesso em: fev. 2019.

DUCUING, Olivier. Le musée du Louvre-Lens peine à redynamiser l'ex-territoire minier. **Les Echos**, 13 jan 2017. Disponível em: <https://www.lesechos.fr/13/01/2017/LesEchos/22361-109-ECH_le-musee-du-louvre-lens-peine-a-redynamiser-l-ex-territoire-minier.htm#inscription>. Acesso em: jan. 2019.

EL CORREO. La Avenida incorporará fauna, flora y arroyos en una reforma revolucionaria. **El Correo** [online]. Vitória, 13 ene. 2012. Disponível em: <<http://especiales.elcorreo.com/vitoria-capital-verde-europea-2012/noticias/2012-01-13/avenida-incorporara-fauna-flora-201201131813.html#1>>. Acesso em: jan. 2019.

ELEUTÉRIO, Julian; NASCIMENTO, Nilo; COSTA, Heloisa; MOURAO, Ana; MALTA, Guilherme; LEITAO, Rodrigo; LEMOS, Rodrigo; ALMEIDA, Daniela; TUPY, Igor; MELGACO, Luísa; ARAUJO, Fabiana; FARIA, Diomira; MONTE-MOR, Roberto. Conciliating urban development with water resources protection in Brazil through the conception of a "Trama Verde e Azul", green-blue network, as an urban planning framework. In: **International Conference on Water, Megacities and Global Change**, 2015, Paris. Eaugma proceedings, 2015.

EUCLYDES, Ana Carolina P. **A hipótese otimista**: Dialética e utopia das áreas verdes, das áreas protegidas e da trama verde e azul. 2016. Tese. Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2016.

EUCLYDES, Ana Carolina P. A trama multicolorida: primeiras avaliações sobre a Trama Verde Azul. In: SEMINÁRIO DE TRABALHO SOBRE A TRAMA VERDE AZUL, 2017, Belo Horizonte, Brasil. **Material expositivo**.

FARIÑA, José. Mi tesoooooro... El Anillo (verde) de Vitoria-Gasteiz se reinventa 25 años después. **El Blog de José Fariña**, 16 jun. 2018. Disponível em: <<https://elblogdefarina.blogspot.com/2018/06/mi-tesoooooro-el-anillo-verde-de-vitoria.html>>. Acesso em: jan. 2019.

FERRARI, Junia. PDDI e Macrozoneamento e algumas importantes inflexões nas práticas de planejamento. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

FLORES, Alejandro; PICKETT, Steward T. A.; ZIPPERER, Wayne C.; POUYAT, Richard V.; PIRANI, Robert. Adopting a modern ecological view of the metropolitan landscape: the case of a greenspace system for the New York City region. **Landscape and Urban Planning**, n. 39, p. 295–308, 1998.

FOLADORI, Guillermo. Una tipología del pensamiento ambientalista. In: FOLADORI, G.; PIERRI, N. (Org.) **Sustentabilidad?** Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable. México DF: Miguel Angel Porrúa, v. 1, p. 83-136, 2005.

FOLHA DE SÃO PAULO. Pequenas empresas farão maior obra do AC. **Folha de São Paulo** [online], 14 jan. 2001. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc1401200109.htm>>. Acesso em: 26 maio 2018.

FORMAN, Richard; GODRON, Michel. **Landscape ecology**. Wiley & Sons Ed., New York, 1986.

FORMAN, Richard. **Land mosaics: the ecology of landscapes and regions**. Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

FRANÇA. **Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement 1**. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548>>. Acesso em: mar. 2019.

FREITAS, Daniel M. Do planejamento para o projeto urbanístico (...). In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

FRISCHENBRUDER, M.T.M. **Gestão municipal e conservação da natureza: a bacia hidrográfica do ribeirão das Anhumas — Campinas/SP**. 2001. Tese. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

FRISCHENBRUDER, M.T.M.; PELLEGRINO, Paulo. Using greenways to reclaim nature in Brazilian cities. **Landscape and Urban Planning**, n. 76, p. 67–78, 2006.

FUN RANDO VÉLO. **Nouveaux Parcours!** Une traversée du Val de Marque à la Découverte des Fermes de la Métropole et à la Rencontre des Producteurs Locaux de la Métropole! [2018?]. Disponível em: <<https://funrandovelo.fr/parcours/>>. Acesso em: dez. 2018.

GARCÍA, Alberto. Fotos: el centro de Vitoria-Gasteiz antes de su peatonalización. **Gasteiz Hoy**, 11 ene. 2019. Disponível em: <<https://www.gasteizhoy.com/peatonalizacion-vitoria-gasteiz-centro-con-coches/>>. Acesso em: jan. 2019.

GASPAR, Lúcia. Palácio de Friburgo (Recife, PE). **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: ago. 2018.

GATÓN, Ignacio. ¿De dónde sale el agua del nuevo río de la Avenida? **Gasteiz Hoy**, 25 nov. 2014. Disponível em: <<https://www.gasteizhoy.com/agua-avenida/>>. Acesso em: jan. 2019.

GENIES, Bernard. Louvre-Lens: 200 chefs-d'oeuvre au pied des terrils. **L'Obs**, 4 déc. 2012. Disponível em: <<https://www.nouvelobs.com/culture/20121203.OBS1229/louvre-lens-200-chefs-d-oeuvre-au-pied-des-terrils.html>>. Acesso em: jan. 2019.

GERMANN-CHIARI, Christina; SEELAND, Klaus. Are urban green spaces optimally distributed to act as places for social integration? Results of a geographical information system (GIS) approach for urban forestry research. **Forest Policy and Economics**, n. 6, p. 3 –13, 2004.

GOITIA, Fernando C. **Breve história do urbanismo**. Coleção Dimensões, Lisboa, São Paulo, Martins Fontes, Presença, 1982.

GOMBRICH, Ernest H. **A história da arte**. Rio de Janeiro: LTC, 1993.

GÓMEZ, Francisco; TAMARIT, N.; JABALOYES, José. Green zones, bioclimatic studies and human comfort in the future development of urban planning. **Landscape and Urban Planning**, n. 55, p. 151-161, 2001.

GONÇALVES, Carlos W. P. **Os (des)caminhos do meio ambiente**. 15ª ed. São Paulo: Contexto, 2014 [1989].

GRAVELEAU, Valentine. Lille: coup d'arrêt au projet de réaménagement de la friche Saint-Sauveur. **France 3**, 06 oct. 2018. Disponível em: <<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/nord-0/lille/lille-coup-arret-au-projet-reamenagement-friche-saint-sauveur-1553506.html>>. Acesso em: dez. 2018.

GURRUTXAGA, Mikel. Percepción del paisaje urbano cotidiano: comparación de preferencias entre un barrio periférico del siglo XXI y la ciudad del XX en Vitoria-Gasteiz. **CYTET XLIV (173)** 2012, p.499-509. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/publication/259527790>>.

HANSEN, Rodrigo S. El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. **EURE (Santiago)** [online], vol.28, n.84, p.5-19, 2002.

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

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. Tradução Adail Ubirajara Sobral, Maria Stela Gonçalves. 7. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2015 [2000].

HISSA, Cassio E. V.; NOGUEIRA, Maria Luísa M. Cidade-Corpo. **Revista da UFMG**, v. 20, n.1, p.54-77, jan./jun. 2013.

HOJE EM DIA. Especialistas defendem recuperação de córregos, mas canalização é mantida. **Hoje em Dia** [online], 4 de abril. 2016. Disponível em: <<http://hojeemdia.com.br/horizontes/especialistas-defendem-recupera%C3%A7%C3%A3o-de-c%C3%B3rregos-mas-canaliza%C3%A7%C3%A3o-%C3%A9-mantida-1.373607>>. Acesso em: 25 maio 2018.

IAU îdF. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Île de France. **La multifonctionnalité des trames verte et bleue en zones urbaines et périurbaines**. Synthèse bibliographique / décembre 2011.

IMAM, Khalid Z.A. Role of urban greenway systems in planning residential communities: a case study from Egypt. **Landscape and Urban Planning**, n. 76, p. 192-209, 2006.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACQUES, Paola B. Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo? **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 6, n. 1, 2003.

JACQUES, Paola B. Errâncias Urbanas: a arte de andar pela cidade. **ARQTexto**, n. 7, p. 16-25, 2005.

JELLICOE, Geoffrey; JELLICOE, Susan. **El Paisaje del Hombre**. La Conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1995.

JIM, C.Y.; CHEN, Sophia S. Comprehensive greenspace planning based on landscape ecology principles in compact Nanjing city, China. **Landscape and Urban Planning**, n. 65, p. 95-116, 2003.

JORNAL A GAZETA. O Parque da Maternidade. **Jornal A Gazeta** [online], 3 mar. 2001. Disponível em: <<http://www.ufac.br/site/noticias/ufac-na-imprensa/edicoes-2001/marco/o-parque-da-maternidade>>. Acesso em: 26 maio 2018.

JUBILETA INQUIETA. Vitoria-Gasteiz. El Paseo de la Senda. **Una "jubileta" inquieta**, 24 nov. 2016. Disponível em: <<http://jubiletainquieta.blogspot.com/2016/11/vitoria-gasteiz-el-paseo-de-la-senda.html>>. Acesso em: fev. 2019.

KONG, Fanhua; YIN, Haiwei; NAKAGOSHI, Nobukazu; ZONG, Yueguang. Urban green space network development for biodiversity conservation: Identification based on graph theory and gravity modeling. **Landscape and Urban Planning**, n. 95, p. 16–27, 2010.

LA COOPERATION AGRICOLE. **Circuits courts**. 10 août 2018. Disponível em: <<https://www.lacooperationagricole.coop/fr/circuits-courts-et-terroirs/circuits-courts>>. Acesso em: dez. 2018.

LE MA. **Promenade des Remparts**. 2016. Disponível em: <<https://www.mapaysage.com/Promenade-des-Remparts>>. Acesso em: dez. 2018.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 1999 [1970].

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 2000 [1974].

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política: O direito à cidade II**. Tradução de Margarida Maria de Andrade, Pedro Henrique Denski e Sérgio Martins. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016 [1972].

LEITE, José C. Resenha: Romantismo anticapitalista. **Teoria e Debate**, n. 34, 1997. Disponível em <<http://csbh.fpabramo.org.br/o-que-fazemos/editora/teoria-e-debate/edicoes-anteriores/resenha-romantismo-anticapitalista>>. Acesso em ago. 2017.

LEMOS, Rodrigo S. **A integração da gestão territorial a partir da política das águas**. 2018. Tese. Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2018.

LES ECHOS. L'Etat au chevet du bassin minier nordiste. **Les Echos** [online], 28 abril. 2017. Disponível em: <https://www.lesechos.fr/28/04/2017/lesechos.fr/0212024277899_l-etat-au-chevet-du-bassin-minier-nordiste.htm>. Acesso em: 04 jun. 2018.

LIBÂNIO, Clarice A. (org). **Guia da cidadania e identidade metropolitana na RMBH**. Belo Horizonte: Favela é Isso Aí, 2018.

LIBÂNIO, Clarice A.; MONTE-MÓR, Roberto Luís. Tema integrador 3: cidadania e urbanidade metropolitana. In: LIBÂNIO, C. A. (org). **Guia da cidadania e identidade metropolitana na RMBH**. Belo Horizonte: Favela é Isso Aí, 2018, p. 232-235.

LIBÂNIO, Clarice A. Lumes. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais** (...).

LILLE MÉTROPOLE - Communauté Urbaine. **Plan Local de Urbanisme**. Projet d'Aménagement et de Développement Durable - Orientations Générales. 2004. Disponível em: <<http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/index.htm>>. Acesso em: fev. 2019.

LILLE. Office de Tourisme et des Congrès. **Histoire de Lille**. [S.d]. Disponível em: <<https://www.lilletourism.com/histoire-de-lille.html>>. Acesso em: nov. 2018.

LILLE3000. **Ferme urbaine**. Lille 3000 - Gare de Saint Sauveur. 2018. Disponível em: <<http://www.lille3000.eu/gare-saint-sauveur/2018/ferme-urbaine>>. Acesso em nov. 2018.

LIMONAD, Ester. A natureza da “ambientalização” do discurso do planejamento. **Scripta Nova**, vol. XIV, nº 331 (66), 2010.

LIMONAD, Ester. Muito além do jardim: planejamento ou urbanismo, do que estamos falando? In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Org.). **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 71-102.

LÖWY, Michael; SAYRE, Robert. **Romantismo e política**. São Paulo: Paz e Terra, 1993.

LÖWY, Michael; SAYRE, Robert. **Revolta e melancolia: o romantismo na contramão da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015 [1995].

MACEDO, Diego R. **Avaliação de Projeto de Restauração de Curso d'água em Área Urbanizada**: estudo de caso no Programa Drenurbs em Belo Horizonte. 2009. Dissertação. Instituto de Geociências, UFMG, Belo Horizonte. 2009.

MACEDO, Silvio S. **Quadro do paisagismo no Brasil: 1783-2000**. 2ª edição, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

MAGALHÃES, Felipe N. C.; TONUCCI, João B. M.; PALHARES, Rogério; COSTA, Heloisa S. M. **Em busca de rearranjos metropolitanos: uma discussão crítica da proposta de reestruturação territorial do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH**. 2012. Disponível em:

<https://www.researchgate.net/publication/320880795_Em_busca_de_rearranjos_metropolitanos_uma_discussao_critica_da_proposta_de_reestruturacao_territorial_do_Plano_Diretor_de_Desenvolvimento_Integrado_da_RMBH>. Acesso em: mar. 2019.

MARAÑÓN, Blanca. El Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz. **Informes de la Construcción**, v.53, no 475, septiembre/octubre, p.73-86, 2001.

MARTÍNEZ, Germán. Salburua y Zabalzana: ejemplos de expansión urbana poco sostenible. **Gasteiz Hoy**, 11 ene. 2018. Disponível em: <<https://www.gasteizhoy.com/salburua-y-zabalzana-expansion-vitoria-poco-sostenible/>>. Acesso em: jan. 2019.

MARTINS, Sérgio. 1999. Crítica à economia política do espaço. In: DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima. (Org.). **O espaço no fim do século**: a nova raridade. 1 ed. São Paulo: Contexto, p. 13-41.

MBM-NPC. Mission Bassin Minier Nord-Pas de Calais. **La Trame Verte et Bleue du Bassin minier Nord-Pas de Calais**. Material informativo. Setembro de 2010.

MEL - Métropole Européenne de Lille. **SCOT de Lille Metropole**: document d'orientation et d'objectifs. 2017. Disponível em: <http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique141>. Acesso em: fev. 2019.

MELLO, Sandra S. **Na beira do rio tem uma cidade**: urbanidade e valorização dos corpos d'água. 2008. Tese. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

MENDONÇA, Jupira Gomes. Planejamento e participação no nível metropolitano: notas a partir da experiência recente da Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna Ramos (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

METZGER, Jean Paul. O que é ecologia de paisagens? **Biota Neotropica**, v.1, n.1, 2001.

MINAS GERAIS, 2016. TR.DR N^o 2/2016. **Detalhamento das Zonas de Interesse Metropolitano, da Trama Verde e Azul e das diretrizes do Macrozoneamento em instância local e assessoramento à revisão dos planos diretores de 11 municípios da RMBH**. Secretaria de Estado de Cidades e de Integração regional. Agência de Desenvolvimento da RMBH. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wp-content/uploads/2018/01/IPEAD_2016_CONTRATO.pdf>. Acesso em: mar. 2019.

MONTE-MÓR, Roberto L. M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M.; SOUZA, M.A.; SILVEIRA, M.L. (Org.) **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994, p. 169-181.

MONTE-MÓR, Roberto L. M. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco. **Economia regional e urbana: Contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006, p. 61-85.

MONTE-MÓR, Roberto L. M. Cidade e campo, urbano e rural: o substantivo e o adjetivo. In: FELDMAN, S.; FERNANDES, A. (Org.). **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador: EDUFBA, 2007, p. 93-114.

MONTE-MÓR, Roberto L. M. Planejamento metropolitano em Belo Horizonte: uma experiência universitária. In: RIBEIRO, Ana C.; LIMONAD, Ester; GUSMÃO, Paulo P. (Org.) **Desafios ao planejamento**. Rio de Janeiro: ANPUR; Letra Capital, 2012, p. 95-112.

MONTE-MÓR, Roberto L. M. Urbanização, sustentabilidade, desenvolvimento: complexidades e diversidades contemporâneas na produção do espaço urbano. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Org.). **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 55-69.

MORERO, Andréa M.; SANTOS, Rozely F.; FIDALGO, Elaine C.C. Planejamento Ambiental de Áreas Verdes: Estudo de caso em Campinas–SP. **Revista do Instituto Florestal**, v. 19, n. 1, p. 19-30, 2007.

MOUFFE, Chantal; ERREJON, Iñigo. **Construir Pueblos: Hegemonía y radicalización de la democracia**. Barcelona: Icaria, 2015.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 3ª ed brasileira, São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NASCIMENTO, Nilo O.; BERTRAND-KRAJEWSKI, Jean-Luc; BRITTO, Ana Lúcia. Águas urbanas e urbanismo na passagem do século XIX ao XX: o trabalho de Saturnino de Brito. **Revista da UFMG**, Belo Horizonte, v.20, n.1, p.102-133, jan./jun. 2013.

NASCIMENTO, Nilo; ELEUTERIO, Julian; COSTA, Heloisa; VINÇON-LEITE, Brigitte; MOURÃO, Ana; FARIA, Diomira; MONTE-MOR, Roberto. Sustainable urban development through a blue and green network approach focusing the protection of water resources: the case of the Belo Horizonte Metropolitan Region, in Brazil. **International Journal of Water**, *in press*.

O'CONNOR, Martin. On the misadventures of capitalist nature. **Capitalism, Nature, Socialism**, 4:3, p. 7-40, 1993.

OLIVEIRA, Ana M. **O verde na cidade**: uma aproximação ao planejamento da rede de espaços verdes de Belo Horizonte, Brasil. 2010. Dissertação. Facultat de Geografia i Història, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2010.

OLIVEIRA, Ana M. Tema integrador 10: Trama Verde e Azul – Uma nova aposta para a articulação metropolitana. In: LIBÂNIO, C. A. (org). **Guia da cidadania e identidade metropolitana na RMBH**. Belo Horizonte: Favela é Isso Aí, 2018, p. 271-279.

OLIVEIRA, Ana M.; COSTA, Heloisa S. M. A trama verde e azul no planejamento territorial: aproximações e distanciamentos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.20, n.3, p.538-555, 2018.

OLMSTED AND AMERICA'S URBAN PARKS. **About The Film**. [S.d] Disponível em: <<http://www.olmstedfilm.org/about/>>. Acesso em: mar. 2019.

ORIVE, Luis Andrés. Paisajes de relación ciudad-naturaleza. Ensayo de modelos de planificación territorial más sostenible en Vitoria-Gasteiz. In: **Ciudades + Verdes. 2 Foro Urbano de Paisaje**. Centro de Estudios Ambientales. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009.

OTTAWA. **Greenspace Master Plan**. Strategies for Ottawa`s Urban Greenspaces. Publication: 4-01. City of Ottawa, Canada, 2006.

PADILHA, Ohana. É dever da sociedade e do poder público garantir água de qualidade e quantidade para esta e para as futuras gerações. **Revista Rio das Velhas**: qualidade e quantidade, 13 out. 2016. Disponível em: <<http://cbhvelhas.org.br/noticias/revista-rio-das-velhas-qualidade-e-quantidade/>>. Acesso em: abr. 2019.

PALOMO, Pedro J. S. **La planificación verde en las ciudades**. Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 2003.

PARIS, Didier. Lille, de la métropole à la région urbaine. **Mappemonde** 66 (2002.2), p. 1-7, 2002.

PARQUE AGRARIO FUENLABRADA. **Actualidad**. [S.d]. Disponível em: <<https://parqueagrariofuenlabrada.es/>>. Acesso em: jan. 2018.

PARQUE NACIONAL DA TIJUCA. **História**. [S.d] Disponível em: <<http://parquenacionaldatijuca.rio/historia.php>>. Acesso em: mar. 2019.

PARRON, Lucilia M.; GARCIA, Junior R.; OLIVEIRA, Edilson B. de; BROWN, George G.; PRADO, Rachel B. **Serviços Ambientais em Sistemas Agrícolas e Florestais do Bioma Mata Atlântica**. Embrapa, Brasília, DF, 2015. Disponível em:

<<https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/129911/1/Lucilia-LivroServicosAmbientais-Cap1.pdf>>. Acesso em: mar. 2019.

PBH. Prefeitura de Belo Horizonte. 2010. **Anexo**. Disponível em:

<<http://www.pbh.gov.br/comusa/Anexo.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2018.

PENNA, Alícia D.; CASTRIOTA, Leonardo B. **Parque Municipal: crônica de um século**. Belo Horizonte: Companhia Vale do Rio Doce, 1992.

PILOTTO, Jane. **Rede Verde Urbana: um instrumento de gestão ecológica**. 2003. Tese. Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

PRIMACK, Richard B.; RODRIGUES, Efraim. **Biologia da conservação**. E. Rodrigues, 2001.

ROMERO, José Luis. **América Latina: as cidades e as ideias**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

RUEDA, Salvador. El Verd Urbà: funcions, beneficis, interconnexió i escales. In: Sargatal, J.; Viza, M. **El verd Urbà: com i per què? Un manual de Ciutat Verda**. Manuals tècnics i pràctics de la Fundació Territori i Paisatge, Col·lecció gestionar per conservar, 2007.

SANDSTRÖM, Ulf G.; ANGELSTAM, Per; MIKUSINSKI, Grzegorz. Ecological diversity of birds in relation to the structure of urban green space. **Landscape and Urban Planning**, n. 77, p. 39-53, 2006.

SANTOS, Milton. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In.: VALLADARES, Licia; PRETECEILLE, Edmond (Coord.) **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel; [Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro], 1990, p. 183-191.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec. 2005.

SANTOS, Thiago A. A produção do espaço a partir de Henri Lefebvre e a dimensão espacial da ação política. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Org.). **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 169-192.

SCHMID, Christian. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP** – espaço e tempo, São Paulo, nº32, pp. 89- 109, 2012.

SCHMITT, Guillaume. **D'une richesse à l'autre**: le foncier de l'activité minière en France et au Brésil. Seminário Franco-Brasileiro. Riquezas Compartilhadas: o que realizamos. Mesa 5 - De uma riqueza à outra: o fechamento da mineração na França e no Brasil. Belo Horizonte, mai. 2018.

SEARNS, Robert M. The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. **Landscape and Urban Planning**, n. 33, p. 65-80, 1995.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, Maria Lúcia F. O conceito de natureza em Rousseau. Grupo de Estudo de Filosofia UNIFAI. **Publicações 2010**. Disponível em: <<https://gruposdeestudounifai.wordpress.com/>>. Acesso em: set. 2018

SOUZA, Marcelo L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 6ª. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010 [2001].

STAROBINSKI, Jean. **A Invenção da Liberdade**, 1700-1789. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1994 [1987].

STEENBERGEN, Clemens; REH, Wouter. **Arquitectura y Paisaje**. Ed. Giuliano Gili, 2001.

SUBILEAU, Jean-Louis. **Préfiguration d'un Contrat partenarial d'intérêt national pour le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais**. Document I – rapport d'étape, 2016. Disponível em: <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/IMG/pdf/161212_cpim_d1_rapport.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2018.

TAN, Kiat W. A greenway network for Singapore. **Landscape and Urban Planning**, n. 76, p. 45-66, 2006.

TAYLOR, James; PAINE, Cecelia; FITZGIBBON, John. From greenbelt to greenways: four Canadian case studies. **Landscape and Urban Planning**, n. 33, p. 47-64, 1995.

TEJIDO GROUP. Disponível em: <http://www.tejidogroup.org/Pinetop-Lakeside/web-content/ecology_pcm.html>. Acesso em: 01 nov. 2018.

THORÉN, KINE H. The green poster: a method to evaluate the sustainability of the urban green structure. **Environmental Impact Assessment Review**, n. 20, p. 359-371, 2000.

TIERRA, Enrique T.; GARCÍA-VERDUGO, Juan C. **Naturaleza urbanizada**: estudios sobre el verde en la ciudad. Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, 1994.

TOBELEM, Jean-Michel. Le Louvre-Lens n'aura pas «l'effet Bilbao» escompté. *Le Monde*, 21 août 2016. Disponível em: <https://www.lemonde.fr/idees/article/2016/08/21/le-louvre-lens-a-t-il-echoue_4985662_3232.html>. Acesso em: jan. 2019.

TONUCCI FILHO, João B. M. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte**: um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH. 2012. Dissertação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

TONUCCI, João B. M. **Comum urbano**: a cidade além do público e do privado. 2017. Tese. Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

TONUCCI, João B. M. Planejamento metropolitano, dez anos depois: o que mudou na RMBH? In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

TOUBLANC, Monique; BONIN, Sophie. Planifier les trames vertes dans les aires urbaines: une alliance à trouver entre paysagisme et écologie. **Développement durable et territoires** [online], v. 3, n. 2, juillet 2012. Disponível em: <<http://developpementdurable.revues.org/9347>>. Acesso em: mar. 2018.

UFMG/PUCMINAS/UEMG. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Proposta de Estudos Referenciais e Elaboração de Estratégias de Ação Para o Planejamento do Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte: Marco Teórico-Metodológico e Síntese dos Estudos Setoriais. Belo Horizonte, jul. de 2010. Disponível em: <www.rmbh.org.br>. Acesso em: mai. 2019.

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Plano Metropolitano – Macrozoneamento RMBH. Produto 1**: Marco teórico metodológico e definição das áreas temáticas afetas ao interesse metropolitano. Belo Horizonte, fev. 2014(a).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Plano Metropolitano – Macrozoneamento RMBH. Produto 2:** Avaliação das tendências recentes da dinâmica territorial da RMBH e identificação preliminar das Zonas de Interesse Metropolitano. Belo Horizonte, mai. 2014(b).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Plano Metropolitano – Macrozoneamento RMBH. Produto 3:** Avaliação dos marcos normativos e projetos estruturantes federais, estaduais e municipais referentes ao ordenamento territorial da RMBH. Belo Horizonte, set. 2014(c).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Plano Metropolitano – Macrozoneamento RMBH. Produto 5:** Definição dos parâmetros urbanísticos e de diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs). Belo Horizonte, jul. 2015.

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 1:** Relatório do processo de formação dos grupos de acompanhamento e dos lançamentos dos processos de revisão dos planos diretores. Belo Horizonte, nov. 2016.

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 3:** Desenvolvimento metodológico. Belo Horizonte, jan. 2017(a).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 5:** Relatório da leitura comunitária. Belo Horizonte, jun. 2017(b).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 6:** Relatório da leitura técnica. Belo Horizonte, ago. 2017(c).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 8:** Proposta de estrutura territorial de Mateus Leme. Belo Horizonte, mar. 2018.

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – Mateus Leme. Produto 9:** Minuta do projeto de lei do plano diretor de Mateus Leme. Belo Horizonte, mai. 2019(a).

UFMG. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Processo de revisão – Plano Diretor – São Joaquim de Bicas. Produto 9:** Minuta do projeto de lei do plano diretor de Mateus Leme. Belo Horizonte, mai. 2019(b).

UY, Pham Duc; NAKAGOSHI, Nobukazu. Application of land suitability analysis and landscape ecology to urban greenspace planning in Hanoi, Vietnam. **Urban Forestry & Urban Greening**, n. 7, p. 25-40, 2008.

VALDEZ, Diana O. De la recuperación de un espacio degradado a la conformación de anillos verdes. **Tiempo y territorio: pensamientos sobre el quehacer arquitectónico y urbano**. 31 de enero de 2013. Disponível em: <<http://tiempoyterritorio.blogspot.com/2013/01/de-la-recuperacion-de-un-espacio.html>>. Acesso em: jun. 2018.

VELLOSO, Rita C. L. **Distração e choque: a experiência da arquitetura na vida cotidiana**. 2006. Tese. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

VELLOSO, Rita C. L. 2016. Contraconduta, sublevação: insurreição urbana no interior e nas bordas da governamentalidade. In: SOLIS, D.E.N.; MORAES, M. (Org.). **Políticas do lugar**. Porto Alegre: UFRGS, 2016, v. 1, p. 86-129.

VELOSO, André H. B. Sobre a mobilidade urbana nos Planos Diretores municipais. In: WORKSHOP SOBRE OS 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANO/METROPOLITANO NA RMBH, 2019, Belo Horizonte, Brasil. **Anais (...)**.

VIDAILLET. Friche Saint Sauveur à Lille: la guerre des mondes. **Mediapart**, 30 juil. 2018(a). Disponível em: <<https://blogs.mediapart.fr/vidaillet/blog/300718/friche-saint-sauveur-lille-la-guerre-des-mondes>>. Acesso em: dez. 2018.

VIDAILLET. Friche Saint Sauveur à Lille: quand l'opposition citoyenne paie. **Mediapart**, 9 oct. 2018(b). Disponível em: <<https://blogs.mediapart.fr/vidaillet/blog/091018/friche-saint-sauveur-lille-quand-lopposition-citoyenne-paie>>. Acesso em: fev. 2019.

VILLE DE LILLE. **La promenade des remparts**. Villes d'art et d'histoire, Lille, 2008.



540000 560000 580000 600000 620000

7480000
7460000
7440000
7420000
7400000
7380000
7360000
7340000
7320000
7300000

BALDIM
JABOTICATUBAS
CAPIM BRANCO
PEDRO LEOPOLDO
CONFINS
LAGOA SANTA
TAQUARAÇU DE MINAS
NOVA UNIAO
ESMERALDAS
FLORESTAL
COELHO
SABARA
CAETÉ
JUATUBA
BETIM
RAPOSOS
MATEUS LEME
IBIRITE
SARZEDO
NOVA LIMA
RIO ACIMA
SÃO JOAQUIM MÁRIO DE BICAS CAMPOS
BRUMADINHO
ITATAIUÇU
RIO MANSO
ITAGUARA

