

GESTÃO E PLANEJAMENTO URBANO EM MEDELLÍN: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO DIREITO À CIDADE E DO EMPREENDEDORISMO URBANO.

GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA EN MEDELLÍN: CONSIDERACIONES ACERCA DEL DERECHO A LA CIUDAD Y EL EMPRENDIMIENTO URBANO.

ISABEL M. G. ZERBINATO, LAURA M. AVELAR, LUCAS A. R. REZENDE, LUÍSA M. G. OLIVEIRA

RESUMO

O presente artigo pretende analisar o planejamento e a gestão urbana da cidade de Medellín (Colômbia) e as recentes intervenções urbanas que posicionaram a cidade no cenário global, a partir da década de 1990, e também com a construção do *Metrocable* que teve início em 2001. A metodologia abrange pesquisa bibliográfica para a construção do marco teórico, juntamente a uma análise crítica de documentos institucionais da *alcaldía* e seus elementos propagandísticos. O estudo foi realizado visando compatibilizar a análise teórica com a documentação do projeto divulgada pela administração municipal e o efeito das transformações urbanas na vida dos moradores. Parte-se, portanto, das concepções de Henri Lefebvre (2001) relacionadas ao direito à cidade, para as quais se torna imprescindível a atuação dos grupos sociais excluídos na produção do espaço urbano (CORRÊA, 1989). Por fim, serão abordados os conceitos de empreendedorismo urbano e competição interurbana (HARVEY, 2005). Busca-se refletir sobre os impactos efetivos na vida cotidiana dos principais grupos e territórios afetados pelas intervenções, especialmente referentes à mobilidade urbana. Para tanto, analisa-se as gestões de Medellín com especial interesse no caráter empreendedor que tomaram as obras na cidade. Observa-se a relação das transformações espaciais medelhineses com a efetivação do direito à cidade e da forma de integração dos grupos sociais excluídos.

Palavras-chave: Planejamento urbano. *Metrocable*. Medellín.

RESUMEN

Este trabajo busca analizar la planificación y gestión urbanística de la ciudad de Medellín (Colombia) y las recientes intervenciones urbanas que han posicionado la ciudad en el mercado global, a partir de la década de 1990, y también con la construcción del *Metrocable* que empezó en 2001. La metodología incluye la investigación bibliográfica para la construcción del marco teórico, además con un análisis crítico de los documentos institucionales de la *alcaldía* y sus elementos propagandísticos. El estudio se realizó con el objetivo de compatibilizar el análisis teórico con la documentación del proyecto publicada por la administración municipal y el efecto de las transformaciones urbanas en la vida de los vecinos, para lo cual se torna fundamental el papel de los grupos sociales excluidos en la producción del espacio urbano (CORRÊA, 1989). Finalmente, se abordarán los conceptos de emprendimiento urbano y competencia interurbana (HARVEY, 2005). Busca reflexionar sobre los impactos efectivos en la vida cotidiana de los principales grupos y territorios afectados por las intervenciones urbanas, especialmente en lo que respecta a la movilidad urbana. Para eso, analizamos las administraciones de Medellín con especial interés en el carácter emprendedor que tomaron las obras en la ciudad. La relación entre las transformaciones espaciales en Medellín se observa con la realización del derecho a la ciudad y la forma de integración de los grupos sociales excluidos.

Palabras-clave: Planificación urbanística. *Metrocable*. Medellín.

INTRODUÇÃO

Medellín é a capital do departamento de Antioquia e localiza-se na região Andina da Colômbia, no Vale do Aburrá, em um ponto estratégico, intermediário, entre a área central do país e as regiões portuárias. A cidade foi fundada no século XVII sob domínio da Coroa Espanhola e o tradicional traçado regular hispânico pouco se adaptou à topografia acidentada do Vale, o que levou à restrição da ocupação de áreas planas ao longo do rio, evitando zonas de relevo acidentado, morros e encostas. Disso resultou a malha longilínea que caracteriza a cidade (Fig.01). Sua localização privilegiada revelou-se como uma grande vantagem para o desenvolvimento da cidade, potencializado pela concentração de fluxos, como entreposto no caminho de exportação para a metrópole. Em pouco tempo, tornou-se a principal cidade do estado de Antioquia, associada principalmente à atividade mineira e, posteriormente, cafeeira (ALCALDÍA, 2021).



Figura 1 - Localização de Medellín, na Colômbia e vista satélite da cidade.
Fonte: *Google Maps*, 2020 e *Airbus DS*, 2016.

Na primeira metade do século XX, houve a ascensão da indústria nacional colombiana, que atingiu seu auge na década de 1940, tendo como uma de suas consequências, o processo de urbanização intensificado. A região do Vale do Aburrá passou por um processo de conurbação, e Medellín se configurou como o principal núcleo urbano do conjunto de dez cidades do Vale. Esse fenômeno levou à criação, em 1979, da Área Metropolitana do Vale do Aburrá (ÁREA METROPOLITANA, 2021).



Figura 2 - Vista da zona nordeste de Medellín.
Fonte: EDU, 2011.

O desenvolvimento e expansão urbana de Medellín seguem, ao longo de todo o século XX, marcados pela informalidade e autoconstrução. A mancha urbana cresce sobre as áreas de topografia mais acentuada (Fig.02), mais baratas e relativamente próximas de infraestruturas já estabelecidas das zonas planas consolidadas. O processo de crescimento informal intensifica-se a partir da década de 1970, sob um contexto de crise capitalista mundial, em que a economia da cidade passa por um processo de migração para o sistema terciário. Há uma absorção pelos serviços de mão-de-obra excedente da atividade industrial, que se deslocava, à época, de áreas contíguas a Medellín para outras regiões do país (LONDOÑO, 2013).

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E MOBILIDADE URBANA

Considerado o processo de urbanização da cidade de Medellín, analisemos a atuação das gestões municipais frente às questões urbanas. O Estado, que se encontra sob condição de dependência econômica externa e sob uma lógica mercantilista da produção do espaço, atua por duas vias. De um lado, pela retroalimentação da segregação socioespacial, quando orienta investimentos públicos às regiões mais abastadas, os chamados *espacios-clave*, em detrimento da periferia (LEIBLER, BRAND, 2012, p.371). De outro lado, por deter o controle do planejamento territorial e subor-

¹ A segregação programada (LEFEBVRE, 2007, p.97) é aquela que ocorre sob o pretexto do planejamento e de "arrumação", vinculando-se também às ideologias e estratégias de classe.

diná-lo à lógica do mercado, pode ainda gerar a mesma segregação, mas em caráter programado¹.

Em Medellín, o desenvolvimento da cidade, formal e informal, modificou o uso e a permeabilidade do solo, o que desencadeou o aumento de inundações e desabamentos em encostas. Durante os anos de 1956-1987, Medellín também viu ampliar seu déficit habitacional: durante as três décadas, o Estado produziu aproximadamente três mil novas habitações, oferta escassa frente a um crescimento populacional que excedeu 6% ao ano (EDU, 2012). Na Colômbia como um todo, o DANE (*Departamento Administrativo Nacional de Estadística*), responsável pelo Censo e pela produção de outras informações estatísticas, verificou que, em 1985, 54,4% da população morava em lugares com Necessidades Básicas Insatisfeitas (NBI), ou seja, com serviços público inadequados, superlotação, inexistência de escolas e alta dependência econômica. Vale destacar a ausência de dados socioeconômicos sobre Medellín antes dos anos 2000.

Somados os problemas da intensa urbanização de caráter informal, da terciarização da economia, da crescente segregação socioespacial e da constante negligência estatal em relação às periferias, Medellín passa a se destacar no cenário internacional no final do século XX sob perspectivas negativas. Na década de 1990, a cidade era ranqueada como a mais violenta do mundo, apresentando uma taxa de homicídios de 381 por 100 mil habitantes em 1992 (fig.03), vítimas, em grande parte, da guerra do e contra o narcotráfico, que tinha seu epicentro nas periferias urbanas (LEIBLER, BRAND, 2012, p.367).

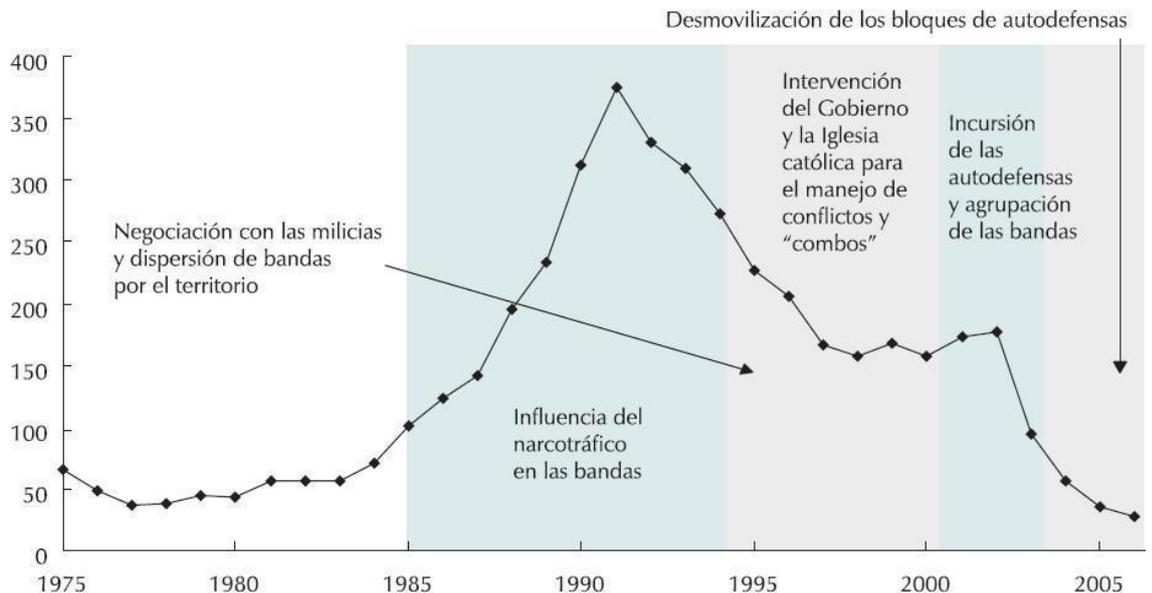


Figura 3 - Taxa de Homicídios em Medellín a cada 100 mil habitantes.
Fonte: Arango; Prado; Dynner, 2009.

Fuente: Empresa Metropolitana para la Seguridad (Metroseguridad, 2006).

Nesse período, a estratégia estatal para o enfrentamento da violência se dá com a paramilitarização do espaço. Luz Londoño afirma que, em Medellín, o controle do espaço social “se faz através do poder militar de forma contundente. Esse consenso institucional administrativo expressa toda ideia de contrariedade, seja de quem for, mas, por outro lado, gera um referencial da cidade que vende imagem e tenta homogeneizar o discurso” (LONDOÑO, 2013, p.110). Dessa maneira, o Estado, e com ele sua ideologia, se faz presente no espaço por meio também da violência.

As contradições do espaço urbano – da desigualdade social e segregação socioespacial, tornam-se cada vez mais visíveis, e a mobilidade urbana torna-se um dos grandes cerne dessa questão. De um lado, parte da cidade é abastecida de certa infraestrutura que acompanha o desenvolvimento técnico-científico vinculado ao capital internacional e, por outro, cresce a população que se encontra à margem desses serviços. A segregação tem estreito vínculo com o sistema de mobilidade urbana de uma cidade. A concepção de distância, principalmente para as periferias urbanas, vincula-se mais a questões de tempo e (falta de) dinheiro, do que de linhas de distância. “A estrutura social e espacial da cidade gera desigualdade de acesso” (LEIBLER, BRAND, 2012, p.370, tradução nossa).

O processo da implantação do metrô de Medellín pode ilustrar essa relação da produção do espaço urbano segregado com a mobilidade urbana. As áreas centrais da cidade foram as mais favorecidas a princípio, com a implantação de duas linhas que não atendiam as periferias, devido à maior facilidade de integração com a região, em que as infraestruturas urbanas encontravam-se já consolidadas, bem como da topografia mais favorável.

A partir dos anos 2000 – com a descentralização do poder possibilitada pela Constituição Colombiana de 1991, que deu maior autonomia aos territórios, as novas gestões municipais de Medellín atuaram para solucionar o problema agravado da violência e, em última instância, a segregação socioespacial, com intenção de promover um *status* de melhor justiça social.

Em 2001, a empresa estatal *Metro de Medellín* apresenta uma primeira proposta de integração intermodal a fim de viabilizar o acesso da população periférica – moradores das chamadas *comunas* – ao sistema do metrô, batizado como *Metrocable*, um sistema de linhas de teleféricos que se interliga com transporte ferroviário do Vale do Aburrá (Fig.04). Assim, como exposto por Leibler e Brand (2012), percebe-se que é difícil dimensionar os re-

ais impactos desse sistema sob a população das *comunas*, tanto pelo fato de não serem diretos ou mecânicos, quanto por, como mencionado anteriormente, não haver dados socioeconômicos suficientes disponíveis sobre o período anterior à implantação do *Metrocable*.



Figura 4 - Parque Mirador, Santo Domingo Savio.

Fonte: Ricardo Mejía, 2012.

Esse modal tem como vantagem uma grande adaptabilidade a relevos acidentados e, por isso, favorece a mobilidade nas áreas mais remotas e desassistidas da cidade. Em continuidade ao estabelecimento do *Metrocable*, a gestão seguinte (2004-2007) instituiu os Planos Urbano Integrados (PUI), com objetivo de realizar intervenções urbanas e arquitetônicas nas zonas de influência direta do *Metrocable*. As diretrizes dos PUI, são organizadas de acordo com a promoção do Urbanismo Social. Essa proposta se concentra no Desenvolvimento Humano Integral para os habitantes de Medellín, com a promoção, nos dizeres do governo local: de um desenvolvimento para o povo, com a sua participação (ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2007, p.31).

As medidas buscam mitigar problemas como a pobreza, a exclusão, a desigualdade, a violência, o baixo crescimento econômico e a administração pouco democrática. São executadas desde obras de grande escala e apelo turístico, como parques e bibliotecas (Fig.05), até intervenções de microescala, como aplicação de chicanas em vias locais (Fig.06).

A associação do novo sistema de transporte com os PUI pretende promover maior integração do tecido urbano, com objetivo de estimular novas dinâmicas de desenvolvimento local, nos campos da mobilidade, meio ambiente, moradia e espaço público (LEIBLER, BRAND, 2012, p.369). Isto é, o novo plano urbano relacio-

Figura 5 - Parque Biblioteca España, antes e depois da intervenção.

Fonte: EDU, 2006.

na os novos modais de transporte com equipamentos urbanos, criando uma infraestrutura conjunta de uso, visando transformar a vivência no local e melhorar a qualidade de vida nas *comunas*.

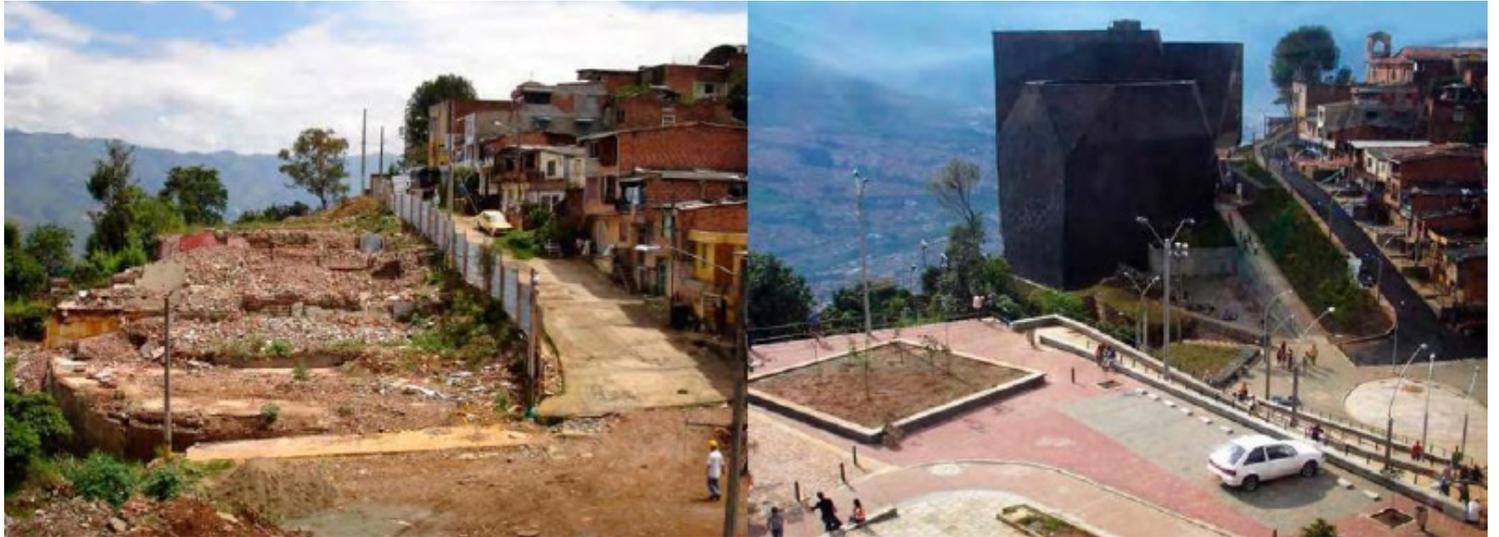


Figura 6 - Antes e depois da implantação do PUI, Calle 107.

Fonte: EDU, 2004-2006.



Destaca-se uma transformação do Estado em sua postura no enfrentamento da segregação e no acesso à mobilidade. Ainda com intenção de se fazer presente nos espaços até então dominados pelos conflitos do narcotráfico e pela violência, a estratégia estatal renova-se e passa a operar por meio do planejamento urbano. “O mais importante na segurança pública é que o Estado

seja atuante na área, como algo natural [...]. Também devem estar [presentes] o setor da saúde, a educação, todas as propostas de desenvolvimento urbano”, afirma Alonso Salazar (GSHOW, 2019), prefeito de Medellín entre 2008-2010.

A linha do tempo a seguir (Fig. 07) sintetiza os principais pontos relacionados ao histórico de desenvolvimento urbano e à política urbana de Medellín entre as décadas de 1950 e o ano de 2012, bem como antecipa outros acontecimentos que se apresentam como fundamentais para que se possa prosseguir com a análise desenvolvida nos subtópicos subsequentes.

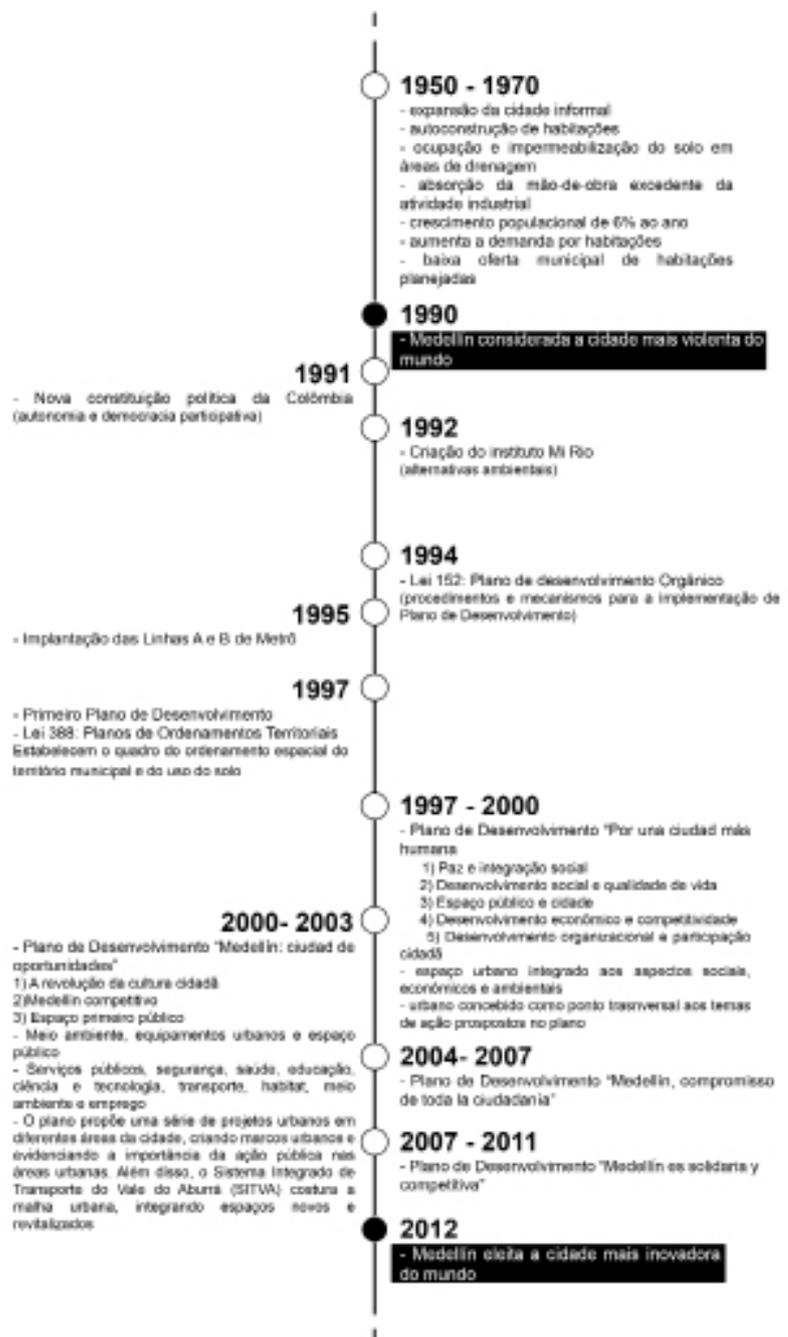


Figura 7 - Linha do tempo das ações governamentais da prefeitura de Medellín.
 Fonte: Elaborada pelos autores.

O DIREITO À CIDADE E A PARTICIPAÇÃO POPULAR

Ao pensar nas cidades, seus conflitos e disputas urbanas, é preciso ter em mente que as práticas espaciais no meio urbano são embasadas em interesses e estratégias que visam expandir o poder dos grupos hegemônicos. Considerando que o espaço urbano é “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço” (CORRÊA, 1989, p.11), se pode depreender que os proprietários dos meios de produção, os promotores imobiliários e o Estado se sobressaem em relação aos outros grupos sociais, uma vez que são detentores do capital, e, portanto, do controle das terras urbanas, cada qual à sua maneira.

Nesse modelo, as classes sociais excluídas acabam não tendo uma voz efetiva no processo de produção do espaço, atuando na maioria das vezes em lugar informal e de resistência, situação determinada pela forma de uso e pelo processo de mercantilização que acaba por ditar os rumos da cidade e desses locais. Ao tratar da cidade e da industrialização, Henri Lefebvre afirma que,

Num tal processo intervêm ativamente, voluntariamente, classes ou frações de classes dirigentes, que possuem capital (ou meios de produção) e que geram não apenas o emprego econômico do capital e os investimentos produtivos, como também a sociedade inteira, com o emprego de uma parte das riquezas produzidas na ‘cultura’, na arte no conhecimento, na ideologia. Ao lado, ou antes, diante dos grupos sociais dominantes (classes e frações de classes), existe a classe operária, o proletariado, [...]. (2001, p.21)

Lefebvre apresenta também que o direito à cidade pode-se formular “como o direito à vida urbana, transformada e renovada” (2001, p.118). Dessa maneira, o papel do Estado deveria ser o de garantidor da acessibilidade e da minoração das disparidades espaciais, atuando como instrumento geral, num sentido de abarcar as demandas de todos os setores da sociedade, produzindo transformações que ampliassem, assim, o direito à cidade defendido pelo autor. Ele ressalta que “apenas a força social capaz de se inventar a si mesma no urbano [...] pode se encarregar da realização do programa referente à sociedade urbana” (LEFEBVRE, 2001, p.115), isto é, a realização de uma integração urbana sem uma participação popular enraizada em diferentes escalas da comunidade não possui sentido, e, portanto, seguirá mascarada de “urbanismo social”, sem que cumpra efetivamente esse papel.

No caso de Medellín, o projeto do *Metrocable* associado aos Pro-

jetos urbanos integrais (PUI) são propostos com objetivos claros que visam fortalecer as questões organizacionais comunitárias e promover adequadas intervenções estatais, de modo a reduzir a informalidade e a ilegalidade, bem como adequar o espaço público, por meio do melhoramento viário e da construção de novos equipamentos coletivos (ALCALDÍA, 2006, p.28). Esses propósitos demonstram o interesse, por parte do governo local, não só da integração geográfica, como também das conexões de realidade sociais e entre governo e sociedade:

A construção do *Metrocable* [...] reduziu a lacuna existente entre a região [periférica] e o centro da cidade e implicou também no início de uma nova relação com as administrações públicas que passam a reconhecer esta zona da cidade e a realizar obras de melhorias nos entornos das estações. (CISDP-CGLU, 2011, p.4, tradução nossa)

Em vista disso, mesmo considerando a notoriedade mundial do projeto, as melhorias visíveis na região e o emprego de mão de obra local para a construção dessa infraestrutura, torna-se importante repensar quais obstáculos podem ter sido criados a partir dos programas desenvolvidos pela prefeitura. Deve-se investigar quais setores da sociedade foram realmente envolvidos no processo e qual a efetividade dos recursos públicos investidos no local, tendo em vista o papel que a cidade desempenha atualmente enquanto modelo internacional de reforma urbana. É necessário comprovar acertos e apontar possíveis aprimoramentos no projeto.

Se torna imprescindível, portanto, ponderar se houve uma ampliação do acesso da população à vida urbana, ou se o projeto possibilitou somente um encurtamento da distância e do tempo de percurso entre as *comunas* e o centro, o que por si só, já seria justificável, mas que deve ser colocado em contraponto com os outros fatores que tais mudanças acarretam.

Assim, embora seja possível acreditar que a mobilidade e a acessibilidade são fatores fundamentais para a garantia da possibilidade de direito à cidade aos territórios periféricos, não se trata apenas do investimento nessas áreas, “mas também de fazer chegar os serviços do Estado a essas *comunas*, utilizando-se do cabo aéreo como porta de entrada à implementação de programas sociais e urbanísticos” (LEIBLER, BRAND, 2012, p.372, tradução nossa).

Ao analisar o processo do PUI, a metodologia criada – de acordo

com relatórios da prefeitura – garantiu a participação dos moradores das *comunas* no projeto, tanto na identificação de problemas, quanto na conclusão de quais estruturas deveriam ser construídas na apropriação dessas novas arquiteturas, após a execução e até na articulação entre os moradores para um diálogo com a prefeitura, como retratado no excerto do documento da *Alcaldía*:

[...] As obras de infraestrutura se convertem em uma ferramenta de desenvolvimento social, porque são mecanismos de participação inclusivas que, não só auxiliam para que os projetos se validem para as pessoas para quem eles foram pensados, mas que fortaleçam os indivíduos que decidam participar neles, capacitando-os para a organização social, gestão, execução e, na maioria dos casos, descobrindo novos líderes capazes de marcar processos sociais que acabam por restabelecer o tecido social, tão necessário para o desenvolvimento das comunidades. (ALCALDÍA, 2006, p.58)

Baseando-se nas teorias supracitadas de Corrêa sobre a hierarquização do diálogo entre os diferentes grupos sociais envolvidos na produção do espaço urbano, entende-se que a participação popular pode ser mais completa quando os produtos do processo conjunto com a administração pública podem ser verdadeiramente apropriados pelos moradores envolvidos no trabalho. Entretanto, Leibler e Brand (2012) concluem, no estudo sobre mobilidade e inclusão social a partir dos projetos do PUI e *Metrocable* de Medellín, que “existem poucas evidências que comprovam que os projetos permitiram um incremento no número de viagens não essenciais e uma melhor participação na vida da cidade”.

Dentre evidências negativas desse projeto têm-se que

o preço do transporte, no metro/*Metrocable* ou ônibus, é alto em relação à renda dos habitantes das *comunas*, dos quais a maioria não possui emprego estável. Para os habitantes que ganham um salário mínimo [R\$1264,90]², ir e voltar do local de trabalho custa o equivalente a 15% de suas rendas, sem contar os gastos com transporte dos demais membros da família. (LEIBLER, BRAND, 2012, p.374, tradução nossa)

Assim, aumentar o número de viagens pode não ser uma opção da população mais pobre, mesmo tendo o sistema de transporte que chega à porta de sua casa.

O Estado deve ser o agente preceptor dessa intervenção, de maneira a impedir o favorecimento dos grupos privilegiados. No caso de Medellín, considerando os relatórios da prefeitura, mas

também as conclusões de autores como Leibler e Brand, num estudo mais específico, Lefebvre e Corrêa - em considerações mais generalistas -, é possível inferir que houve uma preocupação por parte da *Alcaldía* de manter um diálogo com a população das *comunas*, mas os resultados permitem julgar essa interação como parcialmente eficaz e passível de melhorias, considerando o reconhecimento do projeto enquanto estratégia urbana bem sucedida e como modelo de exportação.

Num estágio mais extremo, Lefebvre (2009) define esses processos como um urbanismo dos administradores relacionados com o Estado capitalista, que se concebe a partir do fazer científico e dos interesses imobiliários, ignorando o “fator humano”. Na realidade de Medellín, os moradores das *comunas*, mesmo como principais agentes afetados pelo projetos, acabam por não usufruir plenamente das mudanças urbanas e ainda lidam com as consequências, como aumento dos preços da passagem e turistificação do local.

O CARÁTER EMPREENDEDOR DAS GESTÕES URBANAS DE MEDELLÍN

A resposta capitalista à crise mundial de 1970 manifesta-se na movimentação em sentido à adoção do neoliberalismo por vários países: um forte apelo à “racionalidade do mercado”, à privatização e à implantação de medidas de austeridade fiscal. Nesse momento de incapacidade dos Estados Nações de controlar o fluxo internacional de capital financeiro, são as cidades que adquirem destaque no mercado. Isto é, o poder local tende a vincular-se a esse capital, a se afastar das abordagens administrativas a fim de efetivar formas de ação empreendedoras e fazer “o possível para maximizar a atratividade do local como chamariz para o desenvolvimento capitalista.” (HARVEY, 2005, p.168). De acordo com o entendimento de David Harvey, Carlos Vainer aponta que:

Tem-se aqui o perfeito e imediato rebatimento, para a cidade, do modelo de abertura e extroversão econômicas propugnado pelo receituário neoliberal para o conjunto da economia nacional: o mercado externo e, muito particularmente, o mercado constituído pela demanda de localizações pelo grande capital é o que qualifica a cidade como mercadoria (VAINER, 2007, p.80)

No caso da América Latina, o modelo de planejamento estratégico urbano e desenvolvimento econômico é difundido pelas agências internacionais como “o único meio eficaz para fazer frente às novas condições impostas pela globalização às cidades e aos

poderes locais” (VAINER, 2007, p.78, grifo do autor). Vainer (2007) ainda discute sobre o deslocamento das problemáticas urbanas agora orientadas para a questão da competitividade entre cidades por meio do empreendedorismo urbano.

Harvey (2005), em uma análise sobre o empreendedorismo urbano, identifica dois principais pontos a serem abordados para as análises do caso de Medellín: a deletéria concentração dos projetos urbanos “no espetáculo e na imagem, e não na essência dos problemas sociais e econômicos” (HARVEY, 2005, p.189); bem como um contraste entre o vigor superficial nos projetos enquanto os problemas socioeconômicos tendem a se aprofundar.

Parte-se dessas concepções a fim de analisar a política urbana recente de Medellín. Em 1990 é instituída na cidade, a Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), existente até os dias atuais, que consiste em um organismo governamental de promoção imobiliária e desenvolvimento de projetos urbanos. Fazendo um paralelo com o argumento de Harvey (2005, p.167), equipamentos como a EDU se caracterizam por sua “postura empreendedora”, visto que buscam o desenvolvimento econômico e social a partir de produções e investimentos da gestão urbana. Destaca-se, como um dos principais objetivos desse órgão institucional, a reversão dos estigmas atribuídos à cidade de Medellín no cenário internacional, como os relacionados à violência e ao narcotráfico a partir do planejamento e da construção de obras urbanas.

Medellín, com o “empresariamento” de sua gestão urbana, assume a lógica do mercado – com atributos como produtividade e competitividade – e se insere na disputa interurbana, buscando cada vez mais investimentos, investidores e turistas internacionais (BARRETO, 2019, p.2570). Dentre as estratégias para se erguer nessa competição, uma delas está na implantação dos projetos urbanos concentrados no espetáculo e na imagem. Segundo o mesmo autor:

A cidade se utilizou de toda a sua história violenta e de confusão urbana para se reerguer e reestruturar, demonstrando uma trégua em relação a insegurança, rumo a uma maior unidade, criando um *city branding* por meio de políticas públicas como o “urbanismo social” de Sérgio Fajardo (BARRETO, 2019, p.2570)

A gestão do prefeito Sérgio Fajardo (2004-2007) foi essencial para o crescimento do *city branding* e para a concretização de Medellín como uma “cidade-empresa”, quando lançou o Plano de Desenvolvimento de seu mandato e, de forma conjunta, dois *slo-*

gans: “Medellín Compromisso de toda a cidadania” e “Medellín, a mais educada”. A utilização de frases de efeito é um artifício regularmente usado por empresas privadas como forma de vender sua imagem para o mundo, e essa técnica do *marketing* já foi assimilada há anos por muitas administrações municipais ao redor do mundo. Porém, *slogans* não foram exclusividade do governo de Fajardo, eles estão presentes desde a década de 1970, como por exemplo: “Cidade da Eterna Primavera”, “Por uma Cidade mais Humana”, “Medellín Competitiva”, “Medellín Solidária e Competitiva” e “Medellín, Obra com Amor” (LONDOÑO, 2013, p.64).

A cidade conseguiu se reerguer e alcançar o título de cidade-modelo, principalmente pela imprensa internacional que atualmente dissemina a imagem – que a governança sempre almejou – de moderna e inovadora. Tal êxito é concretizado quando, em 2013, Medellín foi eleita a cidade mais inovadora do mundo pelo *Instituto Urban Land*, substancialmente por ter ampliado a mobilidade urbana para as comunidades mais pobres, atrelada à implantação de equipamentos urbanos nas áreas das estações e requalificações dos entornos imediatos das linhas e estações – com o sistema do *Metrocable* (BBC, 2013). O *marketing* urbano juntamente às melhorias urbanas e das mitigações de questões ou dívidas sociais, transformando os projetos para a cidade como peças de exibição para que o município se sobressaia no mercado internacional.

Outro aspecto conquistado pela cidade por meio do “empresariamento” urbano, em conjunto com a propagação midiática e o *city branding*, foi o estabelecimento do turismo enquanto atividade central na economia municipal. O *Metrocable* propôs-se a facilitar, não somente o fluxo da periferia com sentido às áreas centrais da cidade, mas também o contrário. Isto é, as áreas periféricas do entorno imediato do *Metrocable* e suas respectivas intervenções arquitetônicas tornam-se rentáveis e, consequentemente, destino turístico. Segundo o levantamento apresentado por Matheus Barreto, pelo menos 80% dos turistas são estrangeiros, o que reafirma a entrada de Medellín no cenário das cidades competitivas mundiais. (BARRETO, 2019, p.2583).

Por mais que, de fato, essa atividade movimenta a economia, ela também acarreta alguns novos problemas: a renovação e construção de novos espaços atrativos e voltados ao turismo externo cria “ilhas’ de progresso e modernidade em um ‘mar’ urbano de desigualdade e segregação” (LONDOÑO, 2013, p.73). Nesse sentido, Leibler e Brand afirmam que a iniciativa turística promovida pelo governo e pelas iniciativas privadas, na realidade, impede o

real compartilhamento de espaços, uma vez que “a contemplação turística é uma forma de consumo que não implica compromisso algum com o lugar” (2012, p.384, tradução nossa) . Por fim, segundo os conceitos de Henri Lefebvre e Carlos Vainer, a cidade-empresa, com essa característica do turismo externo embutida, se estabelece em negação à cidade política e, conseqüentemente, ao sentido do direito à cidade.

O segundo ponto apresentado por Harvey indica que esse agenciamento empresarial das questões urbanas pode vir a deteriorar ainda mais os problemas já presentes nas cidades. Leibler e Brand (2012) em suas pesquisas realizaram entrevistas com moradores das *comunas* 1 (Popular) e 2 (Santa Cruz) e identificaram algumas questões a esse respeito. Quando perguntados sobre as melhorias trazidas pelo *Metrocable* na região, apesar de 75% dos entrevistados argumentarem não haver impactos negativos, percebeu-se que o cotidiano dos moradores não foi verdadeiramente beneficiado, visto que “o teleférico tem uma capacidade máxima de 3000 passageiros/hora e 30000 passageiros/dia, o que equivale a um uso potencial para [apenas] 10% da população da zona de influência direta do *Metrocable*” (LEIBLER, BRAND, 2012, p.373 tradução nossa). Quanto à integração desses bairros periféricos ao resto da cidade e aos demais serviços urbanos, Leibler e Brand identificam impactos desiguais em diferentes áreas, uma vez que as zonas de difícil acesso em função da topografia estão conectadas apenas pelo transporte e não com outras infraestruturas. Assim, o *Metrocable* corrobora com a condição de segregação antes posta. Os autores complementam que, “não se pode generalizar o impacto do *Metrocable* nas *comunas* 1 e 2, sem que se considere as disparidades territoriais notórias entre diversos setores” (LEIBLER, BRAND, 2012, p.377, tradução nossa). Ainda nesse sentido, foi percebido que o serviço de transporte não corresponde idealmente às necessidades dos moradores desses bairros periféricos. Seu alcance está limitado por dois principais fatores: o alto custo da tarifa e a disparidade entre o usuário do *Metrocable* e o habitante das *comunas*.

Além disso, é verificado, enquanto fator positivo, um incremento no comércio local. Mas, em contrapartida, há a elevação dos custos de moradia – em função do aumento do valor da terra, bem como a falta de acesso dos próprios moradores a esse novo comércio direcionado ao turismo externo. Um dos moradores entrevistados afirma que “o efeito *Metrocable*” para na porta das casas (LEIBLER, BRAND, 2012, p.381). Os autores ainda afirmam que a questão da renda dos habitantes dessa periferia não poderia ser alterada somente com uma política de transporte, sem que

os salários (Fig.08) acompanhassem a elevação do custo de vida causada pela própria intervenção urbana.

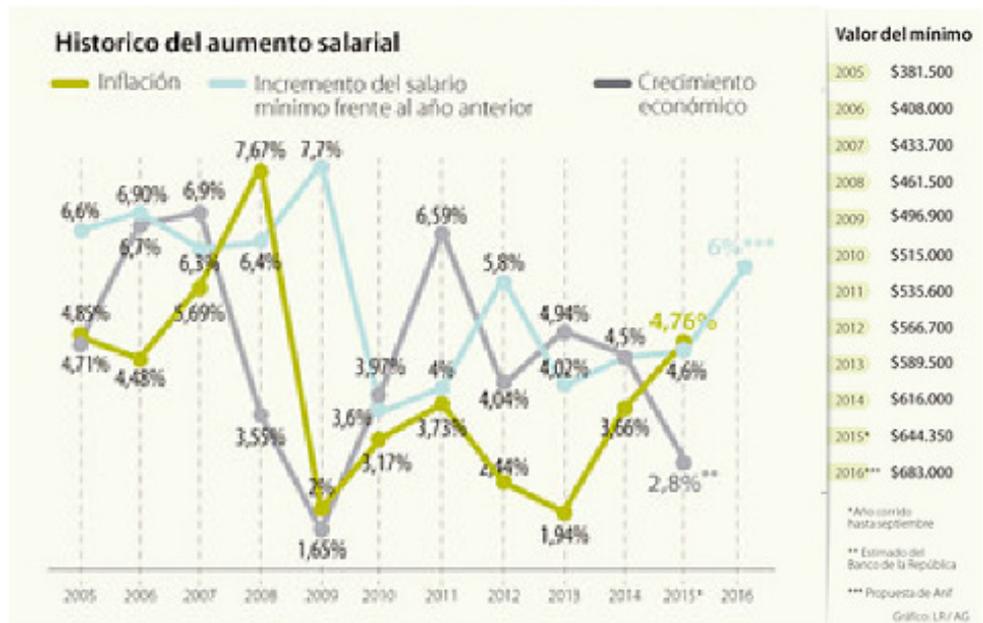


Figura 8 - Gráfico Histórico do aumento salarial na Colômbia. Fonte: El Universal, 2015³

3 <https://www.eluniversal.com.co/economica/doblas-las-apuestas-para-aumento-del-minimo-211432-ESEU314404>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do texto, foi possível analisar o desenvolvimento urbano da cidade de Medellín, da metade do século XX ao ano de 2010, para investigar a política urbana recente adotada pelas gestões municipais com características do “urbanismo social”. Destacaram-se os projetos de intervenção urbana especialmente vinculados à mobilidade - com a implantação do *Metrocable* - e à execução de grandes projetos arquitetônicos ao longo dessa nova malha de transporte, com intenção de integrar a periferia às áreas já consolidadas da cidade. Esse processo se estabelece frente à agravação da violência e do estigma negativo atribuído às *comunas* como uma nova resposta estatal e um meio de se fazer presente nos territórios.

O conceito de direito à cidade, segundo Lefebvre (2001), permitiu uma análise crítica acerca da política urbana de Medellín, considerando a necessidade de uma real participação popular, dificultada sob o modo de produção capitalista do espaço. Aliado às concepções de Corrêa (1989), que também reconhece a imprescindibilidade da atuação dos grupos sociais excluídos enquanto produtores do espaço urbano. Ficou patente que houve um esforço da administração municipal de incluir os moradores da *comuna* no processo dos novos planos urbanos, entretanto essas ações foram pouco eficazes quando considerado o baixo volume de uso dessas estruturas pela população local.

O contraponto entre as melhorias realmente verificadas pelos moradores e as consequências do PUI no cotidiano da região – como a intensa turistificação e os novos equipamentos públicos presentes na paisagem local – sugerem uma falsa sensação de incremento ao direito à cidade pela população. É notável o papel desses projetos na redução do imaginário coletivo de violência e a ampliação da presença da cidade no cenário internacional, mas questiona-se a efetividade do *Metrocable* enquanto redutor de disparidades sociais e ferramenta para desenvolvimento social da região, ainda mais considerando a falta de dados socioeconômicos que sustentariam essa afirmação.

Enquanto parte de um processo de neoliberalização adotado em diversos países latino-americanos, a partir da crise mundial de 1970, as gestões urbanas municipais, inclusa aqui a de Medellín, destacam-se no cenário mundial de competição interurbana ao adotar um caráter empreendedor (HARVEY, 2005). Embora seja incontestável a presença do Estado nas *comunas* por meio do planejamento urbano, bem como a diminuição da violência e da melhoria do imaginário popular acerca das periferias, a abordagem empreendedora negligencia a estrutura socioeconômica que sustenta uma produção do espaço excludente, sem ações ou propostas que desejem ou consigam efetivamente alterar a essa estrutura. Entende-se, portanto, que esse modelo de gestão urbana, que altera fisicamente o espaço citadino sem configurar mudanças reais nas dinâmicas sociais e de renda, tende a reproduzir e perpetuar as condições de segregação socioespacial.

REFERÊNCIAS

AIRBUS. **Spot 6/7 Satellite Image - Medellin, Colombia.** 2021. Disponível em: <https://www.intelligence-airbusds.com/en/5751-image-gallery-details?img=41315#.YE1VHJ1Ki00>.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. **Proyecto Urbano Integral en la zona nororiental de Medellín:** Un modelo de transformación de ciudad. 2006. Disponível em: <http://www.edu.gov.co/images/publicaciones/proyecto-Urbano-Integral%20-en-la-zona-Nororiental-de-Medellin.pdf>.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. **Datos generales de la ciudad.** 2021a. Disponível em: <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=navurl://6488ef50a6787e1fdb4e42e62a46a67>.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. **Historia y símbolos de Medellín.** 2021b. Disponível em: <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=navurl://185c4d9506b73881fc232c683874876e>.

ANTONUCCI, Denise; BUENO, Lucas. A construção do espaço público em Medellín. Quinze anos de experiência em políticas, planos e projetos integrados. **Arquitextos**, São Paulo, ano 19, n.218, Vitruvius, jul. 2018. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.218/7022>.

ARANGO, Santiago; PRADO, John Jairo; DYNER, Isaac. Evaluación de políticas públicas para la reducción de la criminalidad en Medellín: una aproximación con dinámica de sistemas. **Ens. polit. econ.** [online]. 2009, v.27, n.60, p.80-108. Disponível em: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-44832009000300004.

ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE A B U R R A . **Historia.** 2021. Disponível em: <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/somos/Historia.aspx>.

BARRETO, Matheus Teixeira. **Do pó ao céu:** Medellín, a fênix burguesa colombiana. XVI Simpurb - Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2019. pp. 2569-2587.

CISDP-CGLU, Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos - Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. **Medellín, Colombia:** Proyecto Urbano Integral zona Nororiental. Observatório Ciudades Inclusivas. 2011. Disponível em: https://uclg-cisdp.org/sites/default/files/observatory/files/2021-06/Medell%C3%ADn_ES.pdf.

DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. **Colômbia.** 2015-2020. Disponível em: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/censo/Bol_nbi_censo_2005.pdf.

EDU - Empresa de Desarrollo Urbano. **Medellín, Modelo de transformación urbana - Proyecto Urbano Integral - PUI - en la zona nororiental.** 2012. Disponível em: https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Documents/urbam%20EAFIT%202013%20Sistematizacion_Urbanismo_Social_Espa%C3%B1ol_.pdf.

Ex-prefeito de Medellín conta como fez para diminuir violência na cidade: 'É importante que o Estado seja atuante'. **C o n - versa com Bial, GShow.** 28 de junho de 2019. Disponível em: <https://gshow.globo.com/programas/conversa-com-bial/noticia/ex-prefeito-de-medellin-conta-como-fez-para-diminuir-violencia-na-cidade-e-importante-que-o-estado-seja-atuante.ghtml>.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Anablume, 2005.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001 (1968).

LEIBLER, Laure; BRAND, Peter. Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. **Bulletin de L'Institut français d'études andines**, vol. 41, n. 3, 2012, p. 363-387. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12626367008>.

LONDOÑO, Luz Stella Carmona. **A estética da natureza e o processo de reprodução do capital nas áreas centrais de Medellín, Colômbia.** Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2013. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/10666/1/TESE%20Luz%20Stella%20Carmona_Agosto%202013%20PDF.pdf.

Medellín é eleita a cidade mais inovadora do mundo. **BBC Brasil.** 4 de março de 2013. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/03/130302_medellin_premio_.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria - notas sobre a estratégia discursiva no planejamento estratégico urbano. In: ARANTES; VAINER; MARICATO (org.). **A cidade do pensamento único.** 4.ed. Petrópolis: Vozes, 2007, p.75-103.

ISABEL MAYUMI GARCIA ZERBINATO

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, na Escola de Arquitetura (EA) da UFMG. Participa como membro bolsista do PET Arquitetura UFMG;
E-mail: belzerbinato@ufmg.br

LAURA MELO AVELAR

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, na Escola de Arquitetura (EA) da UFMG;
E-mail: lalavelar@ufmg.br.

LUCAS AUGUSTO ROCHA REZENDE

Graduando em Arquitetura e Urbanismo, na Escola de Arquitetura (EA) da UFMG;
E-mail: lucasarr@ufmg.br.

LUÍSA MELO GARCIA DE OLIVEIRA

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, na Escola de Arquitetura (EA) da UFMG. Participa de pesquisa de Iniciação Científica no Observatório dos Conflitos Urbanos de Belo Horizonte;
E-mail: lumgo@ufmg.br.