

Formas de mobilidade, visibilidade e poder em Medellín: Metrocable e Parques-Biblioteca1

Capillé, Cauê; Reiss, Camille

Formas de mobilidade, visibilidade e poder em Medellín: Metrocable e Parques-Biblioteca1

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 29, núm. 3, 2019

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74860961009>

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.67844>

Formas de mobilidade, visibilidade e poder em Medellín: Metrocable e Parques-Biblioteca

Formas de movilidad, visibilidad y poder en Medellín:
Metcable y Parques-Biblioteca

Forms of mobility, visibility and power in Medellín:
Metcable and Library-Parks

Formes de mobilité, de visibilité et de pouvoir à Medellín:
Metcable et Bibliothèque-Parc

Cauê Capillé cauecapille@fau.ufrj.br

Universidad Federal de Rio de Janeiro, Brasil

Camille Reiss camille.reiss@univ-paris-est.fr

Universidad Federal de Rio de Janeiro, Brasil

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol.
29, núm. 3, 2019

Universidad Nacional de Colombia,
Colombia

Recepción: 19 Septiembre 2017
Aprobación: 11 Octubre 2018

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.67844>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74860961009>

Resumo: As renovações urbanas de Medellín tornaram-se modelo para a América Latina. O projeto integrado de transporte complementar ao metrô (em especial, os teleféricos) e de novos equipamentos culturais (em especial, bibliotecas públicas) abriu espaço para permitir a atuação do Estado na melhoria da qualidade de vida nas áreas informais da cidade. No entanto, ao centralizar a gestão da mobilidade por intermédio de grandes infraestruturas de escala urbana, observa-se que os sistemas auto-organizacionais existentes são gradativamente substituídos ou sobrepostos pelo projeto estatal de renovação. É, portanto, importante compreender que esta nova “presença” (espacial e institucional) do Estado implica na modificação de sistemas de poder locais, para além da possibilidade de mobilidade urbana e acesso a serviços públicos. Este artigo analisa as culturas espaciais e territoriais dos Metrocables e dos Parques-Biblioteca. Discute, por fim, como essas culturas espaciais de acesso e domínio visual ao/ do território urbano implicam em diferentes formas de poder na cidade.

Palavras-chave: urbanismo social, Parque-Biblioteca, teleférico, transporte informal, assentamentos informais.

Resumen: Las renovaciones urbanas de Medellín se convirtieron en un modelo para América Latina. El proyecto integrado de transporte complementario al metro (en especial, los teleféricos) y los nuevos equipamientos culturales (en particular, las bibliotecas públicas) permitieron la actuación del Estado en la mejora de la calidad de vida en las áreas informales de la ciudad. Sin embargo, al centralizar la gestión de la movilidad a través de grandes infraestructuras de escala urbana, se observa que los sistemas de autoorganización existentes son reemplazados gradualmente o superpuestos por el proyecto estatal de renovación. Por lo tanto, es importante comprender que esta nueva “presencia” (espacial e institucional) del Estado implica la modificación de sistemas locales de poder, además de la posibilidad de movilidad urbana y acceso a servicios públicos. Este artículo analiza las culturas espaciales y territoriales de los Metrocables y de los Parques-Biblioteca, y discute cómo esas culturas espaciales de acceso y dominio visual al/del territorio urbano implican diferentes formas de poder en la ciudad.

Palabras clave: urbanismo social, Parque-Biblioteca, teleférico, transporte informal, asentamientos informales.

Abstract: Urban renovations in Medellín have become a model for Latin America. The integrated project of complementary transport to the metro (especially, cable cars) and new cultural facilities (especially, public libraries) allowed the State to improve the quality of life in the informal areas of the city. However, by centralizing the management of mobility through large urban scale infrastructures, it is observed that existing self-organizing systems are gradually replaced or overlaid by the State renovation project. It is therefore important to understand that this new “presence” (spatial and institutional) of the State implies the modification of local power systems, in addition to the possibility of urban mobility and access to public services. This article analyzes the spatial and territorial cultures of the Metrocables and Library Parks. It discusses, finally, how these space cultures of access and visual domain to/from the urban territory imply in different forms of power in the city.

Keywords: social urbanism, Library-Parks, cable car, informal transport, informal settlements.

Résumé: Les projets de rénovation urbaine de Medellín sont devenus un modèle d'intervention pour les gouvernements des pays sud-américains. L'implantation de transports complémentaires au métro (de type téléphérique) et de nouveaux équipements culturels (les bibliothèques-parcs) a permis d'améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers informels. Cependant, en centralisant la mobilité et l'accès à la culture par de grandes infrastructures, on observe que les systèmes auto-organisationnels existants sont progressivement remplacés par ces nouveaux projets. Il est donc important de comprendre ce que cette nouvelle “présence” étatique (spatiale ou institutionnelle) implique en termes de modification des systèmes de pouvoir locaux, de mobilité urbaine, ou encore, d'accès aux services publics. Cet article analyse les cultures spatiales et territoriales des bibliothèques-parcs et des métrocables. Il développe enfin une réflexion sur la façon dont ces cultures spatiales participent à la création de nouvelles formes d'appropriation du territoire et d'organisation des différentes formes de pouvoir dans la ville.

Mots clés: urbanisme social, Bibliothèque-Parc, téléphérique, transport informel, quartier informel.

Centralização, integração e modernização da cultura local e da mobilidade urbana

Medellín tem passado por mudanças urbanas e sociais importantes desde o início dos anos 1990. Infraestruturas de transporte, habitação e educação foram construídas, afetando, especialmente, as áreas da cidade habitadas pela população mais carente de recursos e oportunidades. Essas mudanças promoveram uma ruptura profunda com as décadas anteriores –caracterizadas por estagnação econômica, violência e crime–, dando lugar à prática de planejamento que se concentra em “modernizar” a condição espacial dos assentamentos informais, bem como a integração destes com a cidade “formal”.

Os Proyectos Urbanos Integrales (PUIs), lançados em 2004 pelas autoridades, são o resultado de um plano de “urbanismo social” baseado na ideia de uma política de desenvolvimento transparente, participativa e comunicativa, promovendo educação, inclusão, cultura, convivência e empreendedorismo. Contrapondo as antigas práticas dos governos latino-americanos de remoção e força coerciva como meio de erradicar a informalidade urbana (Echeverri e Orsini, 2010), a estratégia de “urbanismo social” vê a informalidade urbana como parte da solução, em vez de parte do problema. Deste modo, o projeto de “modernização” e

“integração” concentrou-se na oferta de infraestruturas, equipamentos públicos e programas que pudessem melhorar, em vez de erradicar, os bairros informais.

Entre as principais obras do projeto de “urbanismo social”, podemos citar: a implementação dos Metrocables (teleféricos urbanos), que permitiu o acesso à principal linha de metrô para populações de áreas informais da cidade; os projetos de habitação social nos mesmos bairros; a construção de bibliotecas públicas (os Parques-Biblioteca), que oferecem uma ampla gama de serviços para as comunidades do entorno; a construção e reforma de escolas e outras instalações públicas. Além dessas, o plano de “urbanismo social” incluiu a renovação do espaço público urbano, ligando todos os projetos de modo a expor e garantir a integração de investimentos.

As intervenções foram coordenadas pela Empresa de Desarollo Urbano (EDU), que é uma empresa da alcaldía (prefeitura) de Medellín. No entanto, apesar de uma empresa estatal ter coordenado a construção dos novos edifícios e espaços urbanos, um aspecto interessante a ser destacado é a participação das comunidades locais nas decisões de planejamento e financiamento dos projetos. Coupé, Brand e Dávila (2013) esclarecem que mecanismos de planejamento e orçamento participativos são parte da Constituição Colombiana desde 1991, funcionando como fator fundamental para a promoção e o fortalecimento das comunidades locais. Echeverri e Orsini (2010) destacam que as comunidades locais foram convidadas a participar de todas as fases de planejamento, do diagnóstico à construção. Os autores explicam que grupos locais foram organizados para lidar com o processo participativo e, então, associados às Juntas de Acción Comunitaria (JAC), que já existiam antes dos projetos de renovação urbana. Os autores argumentam que essa ligação era importante para garantir a representação política dessas comunidades no processo participativo. No entanto, como Fiori, Riley e Ramirez (2000) argumentam, embora “participação pública” possa ser considerada o pilar das políticas de redução de pobreza, avaliar como ela é integrada ao processo democrático continua a ser um desafio complexo.

De fato, alguns autores criticam a extensão da “participação comunitária” nos projetos de renovação de Medellín (González Vélez e Carrizosa Isaza, 2011; Ortiz Arciniegas, 2014b). Eles argumentam que o modelo de cidade que foi construído é mais sintonizado com interesses políticos e econômicos da elite local do que com as necessidades mais recorrentes ou urgentes da maioria da população da cidade, o que se deve ao fato de que foi em áreas de populações desfavorecidas que a maioria dos projetos teve lugar² – um fator que é visto como uma característica positiva do projeto de renovação urbana de Medellín –, mas os mecanismos de participação popular permitiram pouco para serem realmente alterados nos projetos por parte dos habitantes dessas áreas. Ademais, além de melhorar as condições de infraestrutura desses bairros em locais muito específicos,³ esses projetos tornaram possível a inclusão dessas áreas em uma economia urbana que alguns grupos de elite controlam – tudo sob o

lema de um “bem maior” (González Vélez e Carrizosa Isaza, 2011; Ortiz Arciniegas, 2014a; 2014b).

Ortiz Arciniegas (2014b) sugere que, como resultado desta falta de participação real dos habitantes das áreas transformadas na produção do “urbanismo social”, um fator importante que essas “grandiloquentes infraestruturas do Estado” ignoram é a autogestão comunitária, o que fica evidente pelo fato de muitos desses espaços serem regulados por regras sociais prescritas e que definem como deve ser a “ocupação cívica correta” (Ortiz Arciniegas, 2014b).

Em resumo, se por um lado as novas infraestruturas permitem que o Estado possa atuar na melhoria da qualidade de vida das áreas, por outro, é importante compreender que esta nova “presença” (espacial e institucional) do Estado implica na modificação de sistemas de poder locais, para além da possibilidade de mobilidade urbana e acesso a serviços públicos.

Ao centralizar a gestão da mobilidade por intermédio de grandes infraestruturas de escala urbana, os sistemas auto-organizacionais existentes são gradativamente substituídos ou sobrepostos pelo projeto estatal, colocando em questão o seu caráter “alternativo”. O Estado centraliza, também, a possibilidade de visibilidade cultural das comunidades periféricas, por meio de equipamentos urbanos de grande impacto e contraste arquitetônico.⁴

O presente artigo analisa as culturas espaciais, isto é, as práticas sociais geradas pelo espaço, por meio do suporte ou restrições de tipos de uso, encontros, visibilidades etc. de duas das novas “infraestruturas sociais” de Medellín: o Metrocable e os Parques-Biblioteca. Aborda, mais especificamente, a relação existente entre a nova percepção do território, permitida pelo uso do transporte aéreo e das bibliotecas públicas e o destaque dos problemas ligados à integração dos assentamentos informais à cidade formal. Por último, analisa a maneira como o Metrocable atua sobre a acessibilidade do território e os sistemas de transporte existentes.

Este artigo apresenta, assim, uma parte da pesquisa em andamento que investiga sobre o desempenho urbano das infraestruturas públicas nas periferias latino-americanas –pesquisa que se utiliza de análises arquitetônicas e urbanas; de entrevistas com administradores e líderes locais e de mapeamento crítico a respeito da presença e gestão sobre o território. Parte deste material é utilizado neste artigo, a fim de descrever e discutir as novas culturas espaciais de acesso e domínio do território urbano, e as diferentes formas de poder na cidade geradas por essas novas culturas espaciais.

Sobre o território: cultura espacial dos Metrocables

Inaugurado em 2004 e concebido na segunda metade da década de 1990, o Metrocable consistiu inicialmente em uma linha (linha K) que, localizada nas comunas 1 e 2, atende aos distritos de Andalucía, Popular e Santo Domingo Savio, este habitado por aproximadamente 230 mil habitantes. Em contraponto à cidade “oficial”, que se desenvolveu ao longo do rio,

estes bairros informais são caracterizados pela invasão das encostas do vale. Por conta dessa característica topográfica, esses bairros nos morros apresentavam –e ainda apresentam– um enorme desafio de mobilidade urbana.

O Metrocable foi pensado justamente como solução para vencer este problema: o sistema é composto por três estações (Andaluzia, Popular e Santo Domingo), 20 pilares, 93 cabines (com capacidades de, no máximo, dez passageiros cada) e podem transportar até 3 mil passageiros por hora e 30 mil pessoas por dia (capacidade máxima alcançada em 2012). Conectado à estação de metrô de Acevedo, o tempo de viagem total é estimado em 9 minutos. Com um custo de US\$ 24 milhões, o financiamento da operação foi possível por meio de uma parceria público-privada, dos quais 55% foram custeados pela cidade e 45% pela Companhia de Metrô. O Metrocable de Medellín foi equipado pela empresa francesa POMA e construído pela Empresa Pública de Medellín (EPM).



Figura 1

Metrocables e a renovação dos espaços públicos em Santo Domingo Sávio
Crédito: autor.

A inovação representada pela implantação do Metrocable apoia-se na complementaridade das lógicas do planejador de transporte e do arquiteto-urbanista. O desenvolvimento de programas complementares (residenciais, educacionais, culturais, desportivos, etc.), a melhoria de espaços próximos das estações (incluindo a renovação das fachadas de edifícios existentes), a criação de novos espaços públicos (incluindo praças públicas, campos de futebol, parques infantis, etc.) e a qualidade urbana e arquitetônica das estações constituem um conjunto de elementos que beneficiaram a integração socioterritorial da infraestrutura. O investimento de sete vezes o preço da construção do teleférico reforçou também este processo de implantação, ao possibilitar o acompanhamento do projeto por quatro anos seguintes à sua inauguração (Brand e Dávila, 2013).

Justificado pelo governo pela “dívida histórica” em relação aos distritos desfavorecidos, o projeto parece ter consolidado a confiança dos

habitantes em relação às autoridades públicas. Desejando oferecer “o mais bonito ao mais humilde” (Fajardo, citado em Brand e Dávila, 2013: 50), ativando “o poder da estética como motor da mudança social” (Salazar, citado em Brand e Dávila, 2013: 50), o caráter social da operação também é promovido pela Companhia do Metro como um meio de “estender os benefícios das infraestruturas de transportes para os bairros pobres e inacessíveis” (Brand e Dávila, 2013: 50).

O Metrocable transporta, a cada ano, 12 milhões de passageiros. Este sucesso explica-se, em primeiro lugar, pela conexão operada com o metrô, que permite reduzir o tempo de viagem ao Centro e à parte sul da cidade. A integração tarifária para os usuários (trabalhadores e estudantes) induziu, além disso, uma economia de mais de um terço do dinheiro dedicado ao transporte (Coupé, Brand e Dávila, 2013). Sem discriminação com os bairros desfavorecidos que serve, o teleférico beneficia de infraestruturas e equipamentos da mesma qualidade que os outros meios de transportes públicos. Por último, o Metrocable define-se como uma alternativa para as pessoas que tinham, como única opção, os deslocamentos a pé ou por transportes informais para ir e voltar de suas casas.

Centralização da gestão

Há poucos dados e pesquisas que permitem uma descrição aprofundada sobre a história do transporte informal em Medellín. No entanto, mesmo uma breve e superficial revisão ressalta que, a partir dos anos 1970, nas comunas 1 e 2 de Medellín, iniciaram-se os serviços de transporte com veículos do tipo escavadeira ou chivas (da marca Dodge, Picon e Jeep),⁵ permitindo o acesso aos bairros de Santo Domingo, Jardín e Granizal,⁶ serviços que se desenvolveram exponencialmente até os anos 1990, acompanhando a explosão demográfica e urbana da cidade.

O transporte informal é atualmente operado por uma série de carros (chamados “carritos”) estacionados na parte baixa dos bairros informais, perto das estações de metrô e/ou do teleférico. Por exemplo, quando o Metrocable fica saturado na estação Acevedo, os carros deslocam-se na saída da ponte que atravessa o rio, permitindo às pessoas embarcar rapidamente. Distinguem-se dois tipos de serviço: os táxis convencionais que permitem um serviço de porta-a-porta; e táxis coletivos, que têm uma rota predefinida.



Figura 2

Ponto de embarque do transporte informal, perto da estação do Metrocable e metrô Acevedo

Fonte: Corporación Mi Comuna 2.

A história do transporte informal em Medellín é intrinsecamente ligada à das cooperativas de ônibus e micro-ônibus que servem às comunas 1 e 2. De fato, todas as rotas operadas por estas iniciaram de maneira informal e foram, ao longo do tempo, regularizadas pelos poderes públicos. Este processo de regularização ocorreu desde os anos 1970, apoiado pela Secretaría de Tránsito Municipal. Existem hoje sete cooperativas que servem às comunas 1 e 2: Autocol, Cootranscol, Coopetransa, Cooptransnor, Transaranjuez, Transconor e Combuses. A substituição das rotas do transporte informal por linhas de ônibus oficiais ocorre até hoje, como foi o caso recente da linha 041 da Cooperativa Aranjuez-Santa Cruz que, parada em 2014 e operada então pelo transporte informal, reabriu em 2017.

Este breve olhar histórico sobre o transporte informal permite efetuar uma comparação das situações precedentes à chegada do Metrocable em 2004. Nos anos 1970 e 1980, o governo regularizava gradualmente as rotas que serviam regiões isoladas, considerando que estas prestavam um serviço de interesse público. Houve colaboração entre as cooperativas em formação e a municipalidade de Medellín, porém, a partir dos anos 1990, os poderes públicos buscaram a centralização do sistema de transporte da cidade. Além da implantação do Metrocable ligado ao metrô da cidade, “rotas integradas” de ônibus foram estabelecidas nas comunas 1 e 2 operadas também pela Empresa Metro. Enquanto as rotas integradas não cobrem toda a área das comunas 1 e 2,7 elas são as únicas linhas de ônibus beneficiadas pela integração tarifária com os outros meios de transporte públicos, deixando as linhas operadas pelas cooperativas e o transporte informal fora deste sistema centralizado.

É interessante ressaltar que o transporte informal, considerado ilegal pelas autoridades, não sofre diretamente uma repressão policial, pelo

contrário, esta ausência de repressão deixa lugar ao desenvolvimento da rede. O caráter oportunista do sistema revela a utilidade do serviço que presta, pois sua existência depende do seu uso pela população: sem demanda estaria condenado a desaparecer. Sua capacidade de infiltrar a microescala do território, a série de serviços de ajuda à pessoa (incluindo serviço eventual de porta a--porta, transporte de compras, etc.), além da criação de rotas cada vez mais diretas e econômicas para o Centro,⁸ expressam a maneira como o transporte informal facilita a mobilidade dos habitantes dos bairros informais, conseguindo, assim, operar um serviço complementar ao serviço de transporte público.⁹

Desse modo, a chegada do Metrocable traz questões importantes sobre a ação do Estado em relação à mobilidade urbana. Em especial, é importante observar que, em vez de ter erradicado os sistemas de transporte locais, o Metrocable participou do fortalecimento das redes das cooperativas e do transporte informal.¹⁰ A implantação desta infraestrutura visível, mais propícia a servir à propaganda do marketing urbano da cidade de Medellín e a atrair os investimentos financeiros internacionais (Álvarez e Bocarejo, 2014; Name e Freire-Medeiros, 2017), prevaleceu em relação à implantação ou regularização de infraestruturas invisíveis (ligadas ao transporte informal, saneamento, água, eletricidade, etc.), embora elas tenham um potencial maior de benefício direto à população.

Turismo e congestão

O Metrocable permitiu que essas comunidades fossem incluídas num roteiro turístico da cidade, o que intensifica o valor político de representação dessas infraestruturas. Por um lado, o Metrocable atrai os visitantes que, ao consumirem e comprarem produtos nas comunidades, participam (em certo grau) do desenvolvimento da economia local; por outro, o grande fluxo de turistas congestionou o uso do Metrocable. De fato, das 4h30 até as 6 horas e das 17h30 até as 19 horas, os habitantes podem esperar até duas horas antes de embarcar nas cabines, o que é uma situação particularmente problemática durante as férias, quando o número de turistas aumenta consideravelmente, como foi explicado por este habitante: “[o Metrocable] É mais turístico [do] que para a comunidade, porque durante as férias, se esquece de nós: no Natal, na Semana Santa está cheio de turistas”.¹¹



Figura 3
Filas de espera na estação Acevedo nas horas de pico
Crédito: autor.

O uso turístico contribui para a abertura das comunas ao resto da cidade. No entanto, essas visitas tendem a se concentrar quase que exclusivamente nas áreas onde houve investimento ligado aos PUIs, isto é, nas estações e nos seus arredores. Produz-se, de certo modo, uma visão truncada da realidade dessas áreas, especialmente sobre o subdesenvolvimento de certas partes desses territórios. Habitantes de Santo Domingo indicaram, durante as entrevistas, que alguns deles ainda não têm acesso regularizado à água ou à eletricidade. Aliás, a implantação do teleférico nunca foi considerada como prioritária, ao contrário da necessidade urgente do acesso à água, eletricidade, educação e saúde. Esta é uma situação comum em grande parte dos locais escolhidos para implantar esse meio de transporte, seja no Brasil ou na Colômbia.¹²

Marco urbano e visão aérea

As estações do Metrocable caracterizam-se, tanto no discurso oficial do Estado, quanto na simples observação dos edifícios construídos, por uma arquitetura que difere claramente da autoconstrução de seus contextos. O seu aspecto monolítico, sua altura, a qualidade do seu revestimento exterior, além do tratamento dos espaços exteriores circundantes, são fatores que simbolizam a intervenção do Estado. A cor cinza do concreto, que constitui as fachadas e as estruturas das estações, destaca-se, ainda mais especificamente, com a cor vermelha dos tijolos, representativa das construções em geral da cidade (tanto nos bairros informais como nos formais).

As estações diferenciam-se, por exemplo, do conjunto de unidades habitacionais Juan Bobo, que possui a particularidade de ter sido inspirado pela autoconstrução. Embora seja mais alto do que as construções ao seu redor, mistura-se, de certo modo, à paisagem existente, em decorrência do uso de tijolos, da ausência de revestimento exterior e da visibilidade da estrutura de concreto. A presença de um espaço exterior (uma varanda) para cada apartamento atesta também a vontade de oferecer habitações que correspondem às maneiras de viver da população. Em 2008, o projeto recebeu o prêmio da “melhor prática” (Best Practice Award) em Dubai.



Figura 4
Estação Popular
Crédito: autor.

O novo marco urbano que representa o Metrocable apresenta, assim, um complexo efeito político-espacial. Por um lado, ao trazer milhares de habitantes para uma visão aérea das suas próprias comunidades, estimula (potencialmente) as tomadas de consciência sociopolíticas, ao destacar os problemas de integração dos bairros informais com o restante da cidade. Segundo Name e Freire-Medeiros (2017: 4), o Metrocable fomenta “a emergência de novos pontos de vista que, por sua vez, geram novas imagens da pobreza”. A criação de diversas corporações¹³ por jovens das comunas 1 e 2, empenhados em ações políticas, culturais e sociais para o futuro das suas comunidades, atesta esta observação. Alguns deles afirmam que “viver no bairro é uma aposta sociopolítica” e que se comprometem a ficar “porque tem problemas [...] e, também, muito potencial”.¹⁴ As principais críticas focam na falta de habitação social, atividades e formações para os jovens, ou ainda, nos problemas ligados à segurança.¹⁵

Por outro lado, além de impor-se como um novo meio de transporte afastado das práticas cotidianas de mobilidade dos habitantes, o Metrocable sujeitou também os usuários a novas regras sociais. A (“implementada”) ideia da presença do Estado viu-se assim reforçada pelo estabelecimento de uma cartilha de comportamentos “adequados”, chamada “cultura metrô”. A Empresa Metro de Medellín explica em seu site oficial que a “cultura metrô” deve ser entendida como:

o resultado do modelo de gestão social, educativo e cultural [...] para a construção de uma nova cultura cívica, o convívio na harmonia, e o bom comportamento, a solidariedade, o respeito das normas básicas do uso dos bens públicos, o respeito próprio e para o outro, entre outros aspectos (Metro de Medellín, s.f.)

Essa nova cultura cívica traduz-se, concretamente, pela constante presença de agentes de segurança que controlam as ações dos usuários. Desse modo, uma série de questões coloca-se sobre a posição do Metrocable na produção de visibilidades sobre o território que atravessa: tanto sobre o poder visível do Estado, quanto sobre a possibilidade de ver o território como um todo por parte dos moradores.

Sobre si mesmos: cultura espacial dos Parques-Biblioteca

Os Parques-Biblioteca foram construídos para promover práticas educacionais, culturais e sociais nos seus bairros circundantes (Peña Gallego, 2011; Cuadros-Rodríguez, Valencia e Valencia-Arias, 2013), funcionando como pontos de transformação e fortalecimento das comunidades e culturas locais. Ao todo são nove construídos até hoje, localizados de maneira a atender aos vários bairros e comunas de Medellín.



Figura 5
O conjunto de unidades habitacionais Juan Bobo
Crédito: Google imagem

Em outro artigo (Capillé, 2017; 2018b), descrevemos detalhadamente a implementação dos Parques-Biblioteca, considerando os recursos

oficiais utilizados (documentos e estratégias públicas) e as principais pesquisas que têm avaliado o uso desses equipamentos. Explicamos, por exemplo, que a implementação dos cinco primeiros Parques-Biblioteca (San Javier, España, La Ladera, La Quintana e Belén) está fortemente associada à intenção de alterar simbolicamente a imagem de Medellín como exemplo de violência urbana para o mundo, por meio do uso de contrastes arquitetônicos e históricos.

Entretanto, para além da transformação simbólica e “midiática” que materializam, os Parques-Biblioteca foram construídos para gerar um novo senso de comunidade e cidadania por meio de coabitAÇÃO e interação informal (Empresa de Desarrollo Urbano, s.f.; Franco Calderón e Zabala Corredor, 2012; Montoya, 2014). O termo “parque” no título do projeto “vem em primeiro lugar precisamente devido ao fato de que essas instalações são espaços públicos, em primeiro lugar” (Montoya, 2014). Em outras palavras, grande importância é dada às formas de apropriação e uso das bibliotecas, e as potenciais interações sociais que essas formas de uso podem produzir. Consequentemente, podemos sugerir que essas formas de uso e interação social adquirem uma “função metonímica”, pois, para além do mero uso como biblioteca, são a manifestação visível da sociedade transformada de Medellín.

No entanto, como pode a mudança social depender do uso público de um edifício? Intuitivamente, podemos sugerir que “uso público” implica, em certo nível, que formas de ocupação, movimento e interação são imprevistas e não programadas. Nesse sentido, se considerarmos todo o investimento para assegurar que os Parques-Biblioteca funcionem como extensões do espaço público, isto é, sejam abertos a todos (acesso livre) e permitam certo nível de liberdade de uso, eles não podem ser considerados como meras instalações educacionais ou culturais. Estudos (por exemplo, o de Ortiz Arciniegas (2012)) indicam que os Parques-Biblioteca têm um efeito positivo nos graus de educação nos bairros vizinhos, principalmente por causa dos seus programas culturais e do acesso aberto à internet e aos computadores. No entanto, como essas instalações funcionam além de suas finalidades educacionais? Em particular, como o uso público não programado das bibliotecas é associado às intenções sociais e políticas do projeto?

Parque-Biblioteca La Quintana

Para investigar tais questões levantadas, analisamos o caso do Parque-Biblioteca (PB) La Quintana. Essa biblioteca está localizada em uma área íngreme que costumava estar entre as mais violentas da cidade. Ricardo La Rotta Caballero (2012: 128), o arquiteto que projetou o PB La Quintana, explica que o edifício foi concebido em plataformas para se assemelhar às cascatas de um rio que costumava fluir na mesma área. Ele também elucida que o edifício tem dois volumes principais: “o primeiro, de natureza passiva, abriga a biblioteca e se ajusta visualmente à paisagem; [e] o segundo bloco, de um tipo ativo, contém auditórios, salas de aula e centro de desenvolvimento de negócios

que se relacionam com a cidade circundante” . A divisão em “blocos passivo e ativo” corresponde à frequente divisão que os organizadores do Projeto de Parques-Biblioteca estabelecem entre “aprendizagem formal” e “aprendizagem interativa” (Montoya, 2014). Além disso, embora a experiência de visitar o edifício não permita uma leitura tão sincrônica dos dois blocos, as “plataformas em cascata” são facilmente percebidas. O edifício forma uma passagem entre ruas adjacentes (funcionando como “galeria urbana”) e usa a inclinação da colina na qual está situado para criar “planaltos” e belvederes que oferecem uma ampla visão do vale de Medellín. Esses planaltos (ou plataformas) “em cascata” diluem a separação interior/exterior da biblioteca. No nível da entrada, os visitantes podem acessar uma série de programas que estão diretamente ligados à “galeria urbana”: um teatro ao ar livre (arquibancada de concreto que usa a inclinação da colina), auditório, parquinho infantil e espaço para cursos de empreendedorismo e consulta com o Fundo Comfama. Além disso, eles podem ver a sala de computadores, que, apesar de estar neste andar, não pode ser acessada diretamente. O primeiro andar acima desta passagem abriga um café e entradas para as oficinas. Uma série de aspectos arquitetônicos faz com que esses dois andares (rés do chão e primeiro andar) sejam mais percebidos como extensão do espaço urbano do que como parte do interior de um edifício.

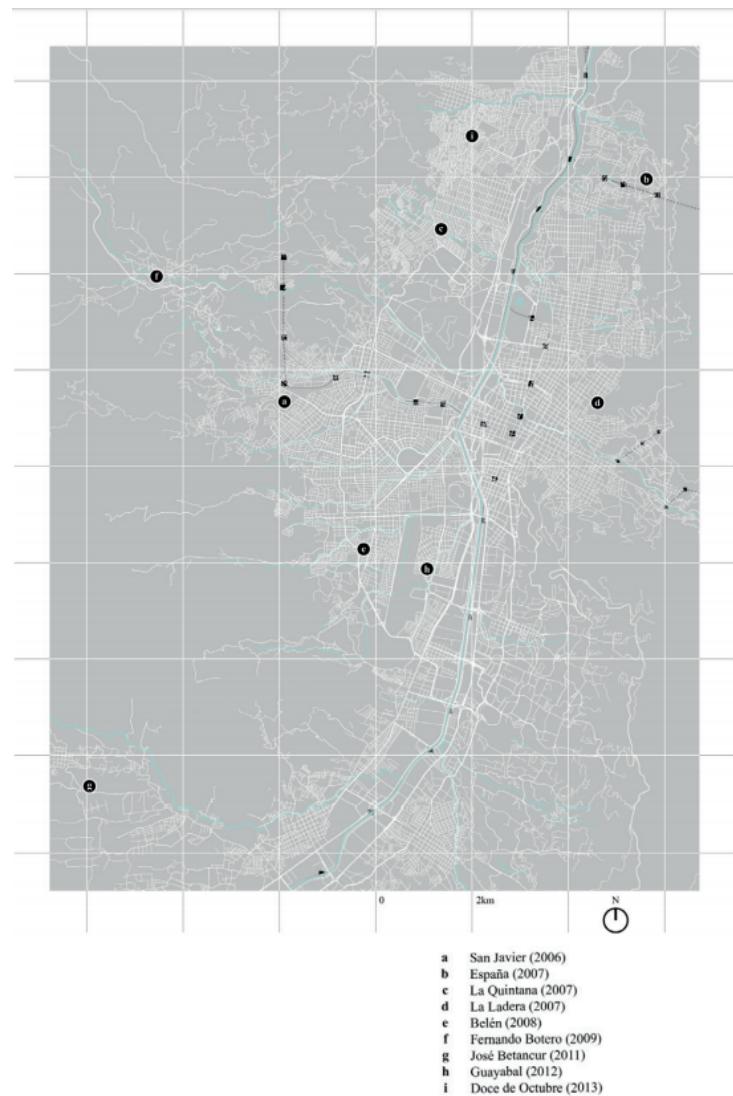


Figura 6
Mapa localizando os Parques-Biblioteca em Medellín
Crédito: autor.

A Parque-Biblioteca La Quintana possui vários “anéis de circulação”, formando uma intricada rede de possíveis caminhos e acessos pelo edifício. Esses caminhos atravessam os variados programas e os interligam de diferentes formas: café, parque infantil, oficinas e auditório formam uma rede de programas interligados; enquanto bibliotecas infantil e de adultos, sala de informática, sala de exposições e uma seção para material em estudos locais formam outra rede. Com exceção da sala de computadores, do auditório e das salas de oficinas, todos os outros espaços programados servem de passagem entre outros espaços, o que contribui para a diluição dos limites entre esses programas, uma vez que as pessoas provavelmente atravessarão esses espaços no caminho entre outros programas. Em particular, o espaço dedicado ao material para estudos locais (sala mi Barrio) torna-se um verdadeiro centro de caminhos do edifício (uma espécie de “saguão”). Em resumo, embora o arquiteto tenha proposto um bloco de programas “passivos”, a interconexão espacial

entre ambientes desse bloco leva a que a ocupação desses espaços seja misturada com o movimento de visitantes acessando outros programas.

Ao analisarmos as formas de uso e ocupação do espaço (Capillé, 2016), observamos que o PB La Quintana apresenta três possibilidades de uso – relacionadas ao aprendizado formal, ao aprendizado interativo e ao fato de servir de extensão do espaço público urbano – que se misturam em todas as partes do edifício. Em outras palavras, os visitantes que estão lendo, por exemplo, estão visualmente cientes de outros visitantes que estão brincando, vendo uma exposição, namorando, reunindo-se para estudar ou passeando pela biblioteca. Observamos, deste modo, que o PB La Quintana funciona simultaneamente para objetivos educacionais e como um espaço para socialização informal não programada. Vale ressaltar que esta “função dupla” é atendida, principalmente, a partir do arranjo programático e dos recursos espaciais tais quais descrevemos.



Figura 7
Parque-Biblioteca La Quintana
Crédito imagem: autor.

“Autovisibilidade”

Apesar de materializarem a propaganda política da melhoria urbana de Medellín, a apropriação da comunidade é o que verdadeiramente “endossa” o valor coletivo e político dessas bibliotecas públicas (Cuadros-Rodríguez, Valencia e Valencia-Arias, 2013). Neste ponto, podemos ver que o uso dos espaços dos Parques-Biblioteca carrega um valor político duplo: eles dão materialidade às ideologias cívicas do projeto (se as bibliotecas forem esvaziadas de usuários, não poderão manter sua qualidade de representantes e produtores de uma “sociedade melhorada”). Por outro lado, esse mesmo “status da representação da coletividade” (ou “função metonímica”, como chamamos anteriormente) que é dado aos Parques-Biblioteca estimula uma consciência política em seus usuários,

uma vez que torna a comunidade visível para si mesma, (Capillé, 2017; Jaramillo, 2012).

Essa “autovisibilidade” pode acontecer por meios programáticos – como cursos de formação, festividades e encontros– e por meio das práticas sociais cotidianas nos espaços desses edifícios. As segundas, em oposição às primeiras, tornam-se uma entidade coletiva somente enquanto ocorrem no espaço e são, portanto, condicionadas e estruturadas pelo arranjo arquitetônico. Essa “autovisibilidade arquitetônica” tem uma enorme importância política, pois garante que visitantes se encontrem formando um “palco social” (Zook e Bafna, 2012) no qual eles não são meros “usuários” (Gee, 1994), mas participantes da formação de uma cultura política de constante autorregulação e negociação (Capillé, 2016; 2018a). Em outras palavras, esses edifícios se assemelham a praças cívicas que amplificam a visibilidade política do seu uso. São, no entanto, diferentes de “praças cívicas” tradicionais, pois são ocupados diariamente por usos cotidianos dessas comunidades – pessoas brincando, namorando, lendo, conversando, passeando, etc.–, usos que recebem, como argumentamos, esse valor simbólico-político “ampliado”.

Mobilidades e visibilidades como forma de poder e empoderamento

Os Metrocables e Parques-Biblioteca são elementos-chave do projeto de renovação urbana de Medellín e têm sido utilizados como modelo para a atuação nas áreas periféricas da América Latina, por exemplo, no Rio de Janeiro. Essas duas “infraestruturas sociais” se encontram em posição crítica, pois se tornam simultaneamente a manifestação arquitetônica da propaganda ideológica “top-down” (Estado-sociedade) e da participação coletiva cotidiana. Compreender a implementação e o funcionamento dessas infraestruturas parece, portanto, implicar o estudo de mecanismos de participação/controle/resistência entre a administração do Estado e as sociedades autogeridas, expondo os efeitos do “Modelo de Medellín” na vida cotidiana.

Como visto previamente, a presença do Estado nas áreas populares de Medellín é representada simbolicamente pela arquitetura dos novos equipamentos culturais e de transporte, que contrastam com os edifícios e seus contextos. Além desse tipo de contraste, os edifícios também constroem contrastes históricos, substituindo a imagem de uma “Medellín dos cartéis” pela de uma cidade onde houve uma “modernização social” bem-sucedida. Essa nova presença é enfatizada pela centralização da gestão da mobilidade urbana que gradativamente substitui ou sobrepõe os sistemas auto-organizacionais existentes pelo projeto estatal de renovação urbana, implicando na modificação de sistemas de poder locais, para além da possibilidade de mobilidade e acesso a serviços públicos.

Entretanto, embora os PUIs tivessem como objetivo a organização dos bairros informais pela erradicação dos sistemas auto-organizacionais existentes, não conseguiram impor o Metrocable como único modo

de transporte. Há, na verdade, uma integração e complementaridade de sistemas autogerenciados com os sistemas “formais” de transporte público –ambos considerados como indispensáveis para a mobilidade desses/nesses territórios com baixa acessibilidade (Reiss, 2017). Há, desse modo, uma integração entre “projetos informais e individuais, coletivos e institucionais” que tendem à descentralização desejável do poder (Secchi e Viganò, 2011: 13), e o estabelecimento de um “serviço público de mobilidade e acessibilidade” (Secchi e Viganò, 2011: 24) que seria, segundo Ascher (2004), da competência exclusiva das autoridades públicas.

Além disso, a implícita difusão da imposição de regras de comportamento no uso das áreas urbanas renovadas e nos novos equipamentos públicos, exemplificadas pela “Cultura metro” (cartilha de comportamentos adequados do metrô) e pelo “Pacto ciudadano de uso e aprovação dos Parques-Biblioteca” (Fajardo Valderrama, 2007) (pacto que define regras de uso dos Parques-Biblioteca), faz com que os Metrocables e Parques-Biblioteca funcionem como instrumentos de educação, controle e poder do Estado sobre as sociedades anteriormente organizadas na base da autogestão.

No entanto, essas mesmas infraestruturas geram novas formas de aprovação e visibilidade das comunidades as quais servem. A visão aérea dos teleféricos urbanos inaugura um novo senso de pertencimento político-espacial a partir da profusão de uma leitura mais clara da relação espacial entre as comunidades e a cidade formal. Ao permitirem essa peculiar posição espacial em relação ao território urbano, isto é, ao colocarem os indivíduos em contato direto e próximo com a comunidade a qual pertencem, o Metrocable contribui no empoderamento político das comunidades as quais serve.

De maneira semelhante, os Parques-Biblioteca também produzem outra forma de “visibilidade” comunitária. Entretanto, diferente da visibilidade “indivíduo-território” que os Metrocables produzem, nos Parques-Biblioteca é possível que usuários se vejam: uma visibilidade (e troca direta) entre indivíduos-indivíduos. Ao considerarmos a função simbólica destes equipamentos culturais como novos centros comunitários a partir do uso e aprovação cotidianos –função oficial e “primeira” destes edifícios– devemos, portanto, considerar o valor político dessas trocas e práticas sociais nos espaços dos Parques-Biblioteca.

A combinação dessas duas “visibilidades” (“visibilidade aérea” ou “indivíduo-território”, dos Metrocables; e “visibilidade recíproca” ou “indivíduos-indivíduos”, dos Parques-Biblioteca) atua como formadora de uma cultura política de constante autorreconhecimento, autorregulação e negociação. Por dependerem do espaço como plataforma, essas (novas) culturas políticas são condicionadas e estruturadas pelos arranjos arquitetônicos que passam a ter papel pivotante como instrumentos de poder e empoderamento ao regularem o acesso e visibilidade aos territórios e coletividades urbanos.

Em síntese, argumenta-se que os Metrocables e os Parques-Biblioteca são infraestruturas estatais que sugerem novas formas de acesso,

visibilidade e poder para as populações das periferias de Medellín. Ao tornarem cotidianas a mobilidade aérea e a integração com espaços “formais”, os Metrocables permitem uma compreensão global das comunas e uma leitura da posição destas na cidade. Ao servirem de novos espaços de encontro e produção cultural, os Parques-Biblioteca estimulam novas formas de empoderamento político/cultural dessas comunidades periféricas.

Referências

- ÁLVAREZ, M. J. R. e BOCAREJO, D. (2014). “Beautifying the slum: cable car fetishism in Cazucá, Colombia”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38 (6): 2.025-2.041. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12201>
- ASCHER, F. (2004). “Les sens du mouvement : modernités et mobilités”. In: S. Allemand, F. Ascher e J. Levy (dirs.), *Les sens du mouvement: modalité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin, pp. 21-36.
- BRAND, P. e DÁVILA, J. (2013). “Metrocables and “social urbanism”: two complementary strategies”. In: J. D. Dávila (ed.), *Urban mobility and poverty: lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: University College London, Universidad Nacional de Colombia, pp. 46-54.
- CAPILLÉ, C. (2016). *Spatial cultures of public libraries: architecture, collective use and political agendas in Medellín’s Library-Parks*. Londres: University College London.
- CAPILLÉ, C. (2017). “Architecture for politics: designing collectivity in Medellín’s Library-Parks”. In: K. Martindale e D. Dixon (eds.), *RIBA President’s Awards for Research 2017*. Londres: RIBA, pp. 57-88.
- CAPILLÉ, C. (2018a). “Political interiors: the case of public libraries”. *Space and Culture*, 21 (4): 408-421. <https://doi.org/10.1177/1206331217739825>
- CAPILLÉ, C. (2018b). “Political theatres in the urban periphery: Medellín and the Library-Parks Project”. *Bitácora Urbano Territorial*, 28 (2): 125-134. <http://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v28n2.69893>
- COUPÉ, F., BRAND, P. e DÁVILA, J. (2013). “Medellín: institutional context and urban paradigm change”. In: J. D. Dávila (ed.), *Urban mobility and poverty: lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: University College London, Universidad Nacional de Colombia, pp. 55-67.
- ECHEVERRI, A. e ORSINI, F. (2010). “Informalidad y urbanismo social en Medellín”. In: M. H. Arbaux, A. E. Restrepo e J. G. Ramírez (eds.), *Medellín: medio ambiente, urbanismo y sociedad*. Medellín: Universidad EAFIT, pp. 130-152.
- EMPRESA DE DESARROLLO URBANO. (s.f.). *Proyectos Parques Biblioteca*. Consultado em: <http://www.edu.gov.co/index.php/proyectos/parques-biblioteca>
- FAJARDO VALDERRAMA, S. (2007). *Pacto Ciudadano de cuidado y apropiación de los Parques Biblioteca*. Medellín: Alcaldía de Medellín.

- FIORI, J., RILEY, L. e RAMIREZ, R. (2000). *Urban poverty alleviation through environmental upgrading in Rio de Janeiro*. Londres: University College London.
- FRANCO CALDERÓN, Á. M. e ZABALA CORREDOR, S. K. (2012). “Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía”. Dearq, 11: 10-21. Consultado em: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq11.2012.03>
- GEE, M. (1994). “Questioning the concept of the ‘user’”. *Journal of Environmental Psychology*, 14: 113-124. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80165-3](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80165-3)
- GONZÁLEZ VÉLEZ, M. E. e CARRIZOSA ISAZA, C. (2011). “Entre la planeación urbana, la apropiación del espacio y la participación ciudadana. Los pactos ciudadanos y el Parque Biblioteca España de Santo Domingo Savio”. *Estudios Políticos*, 39: 117-140. Consultado em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16429067006>
- JARAMILLO, O. (2012). “La formación ciudadana, dinamizadora de procesos de transformación social desde la biblioteca pública”. *Revista Interamericana de Bibliotecología*, 35 (1): 73-82. Consultado em: <http://www.scielo.org.co/pdf/rib/v35n1/v35n1a7.pdf>
- LA ROTTA CABALLERO, R. (2012). “Parque Biblioteca Tomás Carrasquilla”. In: XXIII Bienal Colombiana de Arquitectura: 50 años de bienales. Bogota: Sociedad Colombiana de Arquitectos, pp. 128-131.
- METRO DE MEDELLÍN. (s.f.). Cultura Metro. <https://www.metrodemedellin.gov.co/cultura-metro>
- Montoya, H. (2014). Entrevista pelo autor em Medellín.
- NAME, L. e FREIRE-MEDEIROS, B. (2017). “Teleféricos na paisagem da ‘favela’ latino americana: mobilidades e colonialidades”. GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território, (11): 263-282. <http://dx.doi.org/10.17127/got/2017.11.012>
- ORTIZ ARCINIEGAS, C. (2012). *Bargaining space: deal-making strategies for large-scale renewal projects in Colombian cities*. Chicago: University of Illinois at Chicago, PhD Thesis.
- ORTIZ ARCINIEGAS, C. (2014a). “Anclajes territoriales de los circuitos del capital financiero transnacional: políticas, planes y proyectos urbanos hegemónicos en disputa”. *Bitácora Urbano Territorial*, 24 (1): 79-83. Consultado em: <http://bdigital.unal.edu.co/39002/1/43005-199215-1-PB.pdf>
- ORTIZ ARCINIEGAS, C. (2014b). “Designing from the cracks: exploring the potentials of the Medellin Model drawbacks”. In: C. Boano e G. Talocci (eds.), *DPU Summer Lab 2014: leveraging the city as a laboratory for developing socially responsive design strategies*. Londres: University College London, pp. 8-11.
- PEÑA GALLEGOS, L. E. (2011). “Las bibliotecas públicas de Medellín como motor de cambio social y urbano de la ciudad”. *Textos Universitaris de Biblioteconomia i Documentació*, 27. Consultado em: <http://bid.ub.edu/27/pena2.htm>
- REISS, C. (2017). “Acessibilidade e efetividade social das infraestruturas de transporte nos bairros informais do Rio de Janeiro: Estudo de caso o Teleférico do Complexo do Alemão”. *Chão Urbano*, 17 (1): 3-21.

Consultado em: <http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=169>

- CUADROS-RODRÍGUEZ, J. C., VALENCIA, J. e VALENCIA-ARIAS, A. V. (2013). "Las bibliotecas públicas como escenarios de participación ciudadana e inclusión social". *Rastros Rostros*, 15 (29): 73-81. <https://doi.org/10.16925/ra.v15i29.699>
- SECCHI, B. e VIGANÒ, P. (2011). *La ville poreuse: un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. Paris: Métis Presses.
- ZOOK, J. B. e BAFNA, S. (2012). "Imaginative content and building form in the Seattle Public Library". In: *Proceedings of the 8th International Space Syntax Symposium*. Santiago: PUC, pp. 1-24. Consultado em: <http://sss8.cl/8087.pdf>

Notas

- 1 Este artigo é resultante da colaboração entre as pesquisas de Doutorado de Camille Reiss e Cauê Capillé. Em seu Doutorado, Capillé recebeu bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Reiss, bolsa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e, em seguida, da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).
- 2 Na verdade, a construção de um discurso de "áreas de desordem" na cidade é um precedente fundamental para o sucesso do "Modelo de Medellín" (González Vélez e Carrizosa Isaza, 2011). Pobreza, violência e tráfico de drogas coexistem nessas "áreas de desordem".
- 3 Os projetos do "Modelo de Medellín" utilizam a estratégia de renovação chamada "acupuntura urbana", que promove a ideia de que uma área urbana pode ser totalmente afetada por operações pequenas, mas precisas (Peña Gallego, 2011).
- 4 Um dos prefeitos de Medellín enfatizou a importância da qualidade arquitetônica nesses projetos, elaborando que o objetivo dos Parques-Biblioteca era "ativar o poder da estética como motor para a mudança social" (Salazar, citado em Brand e Dávila, 2013).
- 5 Informações recolhidas a partir das entrevistas realizadas pela autora com os habitantes das comunas 1 e 2, em setembro de 2017.
- 6 Ver a história da cooperativa de ônibus Coopetransa: <http://www.coopetransa.com/organizacion/historia/>
- 7 Esta afirmação apoia-se em estudos cartográficos de acessibilidade dos diversos meios de transporte que atendem as comunas 1 e 2, efetuados na tese em desenvolvimento da autora Camille Reiss.
- 8 Informações recolhidas a partir das entrevistas realizadas pela autora com os habitantes das comunas 1 e 2, em setembro de 2017.
- 9 Vale lembrar que os táxis oficiais da cidade se recusam a entrar e circular nos bairros informais, por causa do afluxo e dos congestionamentos que o sistema viário interno sofre: as ruas estreitas não comportam a passagem em mão dupla dos ônibus, caminhões de lixo e carros particulares.
- 10 Argumento recolhido durante as entrevistas realizadas com os habitantes e desenvolvido na tese em andamento da autora Camille Reiss.
- 11 Informações recolhidas a partir das entrevistas realizadas pela autora com os habitantes das comunas 1 e 2, em setembro de 2017.
- 12 Ver o caso do teleférico de Cazúca, na Colômbia (Álvarez e Bocarejo, 2014). Argumento desenvolvido na tese em andamento da autora Camille Reiss.
- 13 Piedra en el camino (2017), Mi comuna 2 (2009), Las cometas (1996), Convivamos (1993), entre outros.

- 14 Informações recolhidas a partir das entrevistas realizadas pelo autor com os habitantes das comunas 1 e 2, em setembro de 2018.
- 15 Informações recolhidas a partir das entrevistas realizadas pelo autor com os habitantes das comunas 1 e 2, em setembro de 2018.

Información adicional

Cómo citar este artículo: CAPILLÉ, C. e REISS, C. (2019). “Formas de mobilidade, visibilidade e poder em Medellín: Metrocable e Parques-Biblioteca”. Bitácora Urbano Territorial, 29 (3): -90. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.67844>