02.08.2019
mesa 2

14h00 - 15h30

Gênero, raça, LGBTQ+ e Classe Social na Cidade.

coordenação
Mércia Maria da Silva
e
Tainá de Paula

RACISMO E CIDADE: QUESTÕES PARA O ENFRENTAMENTO DA SEGREGAÇÃO RACIAL NO ESPAÇO URBANO

Vem de Angola e abençoa padre qualquer pessoa / Planta, mas ***quem manda no navio 'tá na proa*** */ Planta, mas* ***quem manda no Brasil 'tá de boa*** */ Planta, mas* ***quem manda, manda****...*
BaianaSystem, "Navio" in: O futuro não demora, 2019

A compreensão da dimensão espacial da segregação racial, étnico-racial e das desigualdades racial e de gênero e raça[1] é um componente essencial para a compreensão dos padrões de configuração espacial das cidades brasileiras (BRASIL, 2010). O histórico de quase quatro séculos de regime escravocrata, que sujeitou homens e mulheres – negros e negras – a serem explorados como mão-de-obra para o trabalho forçado, foi determinante para a configuração dos territórios das cidades brasileiras contemporâneas e também de seus respectivos municípios.

Nesse contexto, é importante distinguir, para melhor interpretação da relação entre segregação e desigualdade racial e o espaço das cidades brasileiras, o fato do regime escravocrata ter promovido um tipo de exclusão diferente daquela que geralmente se relaciona a pobreza.

A exclusão pela pobreza implica o reconhecimento de que um ou um grupo de sujeitos não detém condições de renda (salário), de acesso as localizações onde se instalam os meios de produção e consumo ou está submetido a alguma dominação política que o impede de dispor de bens essenciais a satisfação de suas necessidades individuais e coletivas. A exclusão via segregação racial antecedeu esses critérios de segregação por classe. Como fundamento do regime escravocrata, ela destituiu o negro de ser reconhecido como sujeito e, na esteira disso, lhe legou uma forma de segregação mais profunda do que aquela que caracteriza a pobreza.

---

[1] Nos termos da Lei 12.288/2010, que instituiu o Estatuto da Igualdade Racial, considera-se: I - discriminação racial ou étnico-racial: toda distinção, exclusão, restrição ou preferência baseada em raça, cor, descendência ou origem nacional ou étnica que tenha por objeto anular ou restringir o reconhecimento, gozo ou exercício, em igualdade de condições, de direitos humanos e liberdades fundamentais nos campos político, econômico, social, cultural ou em qualquer outro campo da vida pública ou privada; II - desigualdade racial: toda situação injustificada de diferenciação de acesso e fruição de bens, serviços e oportunidades, nas esferas pública e privada, em virtude de raça, cor, descendência ou origem nacional ou étnica; III - desigualdade de gênero e raça: assimetria existente no âmbito da sociedade que acentua a distância social entre mulheres negras e os demais segmentos sociais.

Isso permite reconhecer que no Brasil a segregação racial antecede a pobreza como mecanismo de exclusão e por isso tem um papel central na constituição da sociedade brasileira[2].

Por essa razão, a segregação racial pode ser compreendida como princípio da divisão social entre dominantes e dominados da sociedade brasileira. Os efeitos desse fato no espaço se tornam mais evidentes quando se considera a duração de mais de três séculos e meio de vigência do regime de escravização dos negros no Brasil. No século XIX, quando se esboçou o princípio da desagregação do sistema escravocrata, dois eventos tiveram grande importância para assegurar a segregação racial como elemento estruturante do espaço das cidades brasileiras: o fim do tráfico de escravos e a Lei de Terras – Lei nº601/1850 (que instituiu a compra como única forma de aquisição da terra no Brasil). Esses eventos representaram a transição da exploração humana via escravidão para a exploração da terra, nos moldes do capitalismo que começava a se consolidar, como base da economia brasileira e, ao mesmo tempo, determinaram as condições de inserção do negro no espaço das cidades.

Isso porque quando o regime escravagista foi abolido, 38 anos depois desses marcos legais, os ex-escravos não receberam assistência e condições para ingressar no sistema de trabalho livre, o que dificultou muito a aquisição da terra no campo e na cidade[3]. Assim foi consolidada uma estrutura social que só permitiu aos negros e negras a inserção na classe dos pobres urbanos – despossuídos de terra, trabalho, moradia e condições de existência material essenciais[4]. A revisão desses eventos é fundamental para entender as condições de vida da população negra nas cidades brasileiras dos dias atuais.

Nesse contexto, o caso da cidade de Salvador (BA) pode ser tomado como exemplo para demonstrar como os fatos mencionados pesam até hoje na configuração espacial das cidades brasileiras. Segundo o Censo Demográfico de 2010, 79,5% da população total de Salvador se autodeclara como preta (27,4%), parda (51,8%) ou indígena (0,29%)[5], o que permite caracterizá-la como uma das cidades mais negras do país[6]. Entretanto, a distribuição espacial desse

---

[2] Cf.: VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Pobreza Urbana e a Formação de Bairros Populares em Salvador na Longa Duração. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, n. 20, p. 19-30, 30 abr. 2006.

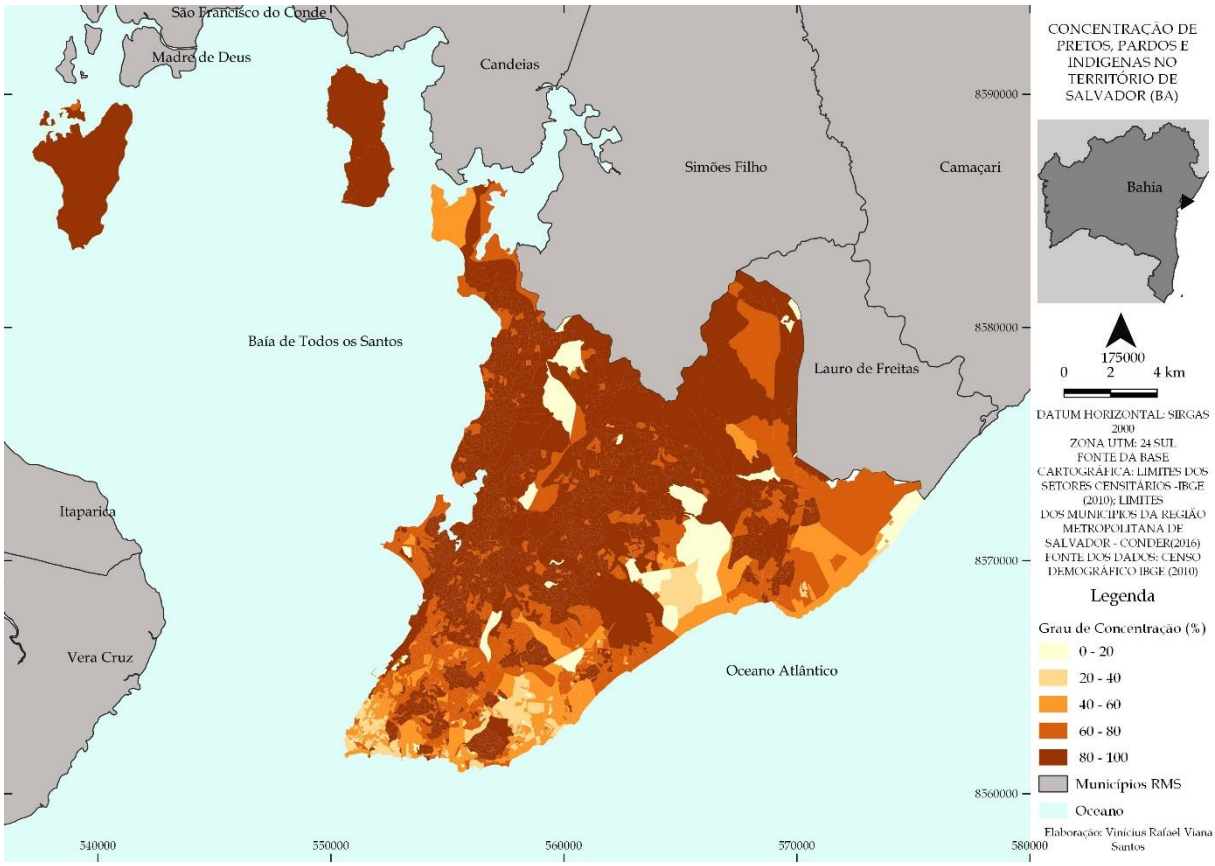
[3] Cf.: BRASIL. **LEI Nº 601**, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Rio de Janeiro. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm> Acesso em: 01 jun. 2019

[4] Cf.: FERNANDES, FLORESTAN. **A Integração do Negro na Sociedade de Classes. Ensaio de Interpretação Sociológica**. Vol. 1. São Paulo, Editora Globo, 2008[1964].

[5] Cf.: IBGE, Censo Demográfico 2010 <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/pesquisa/23/22107>

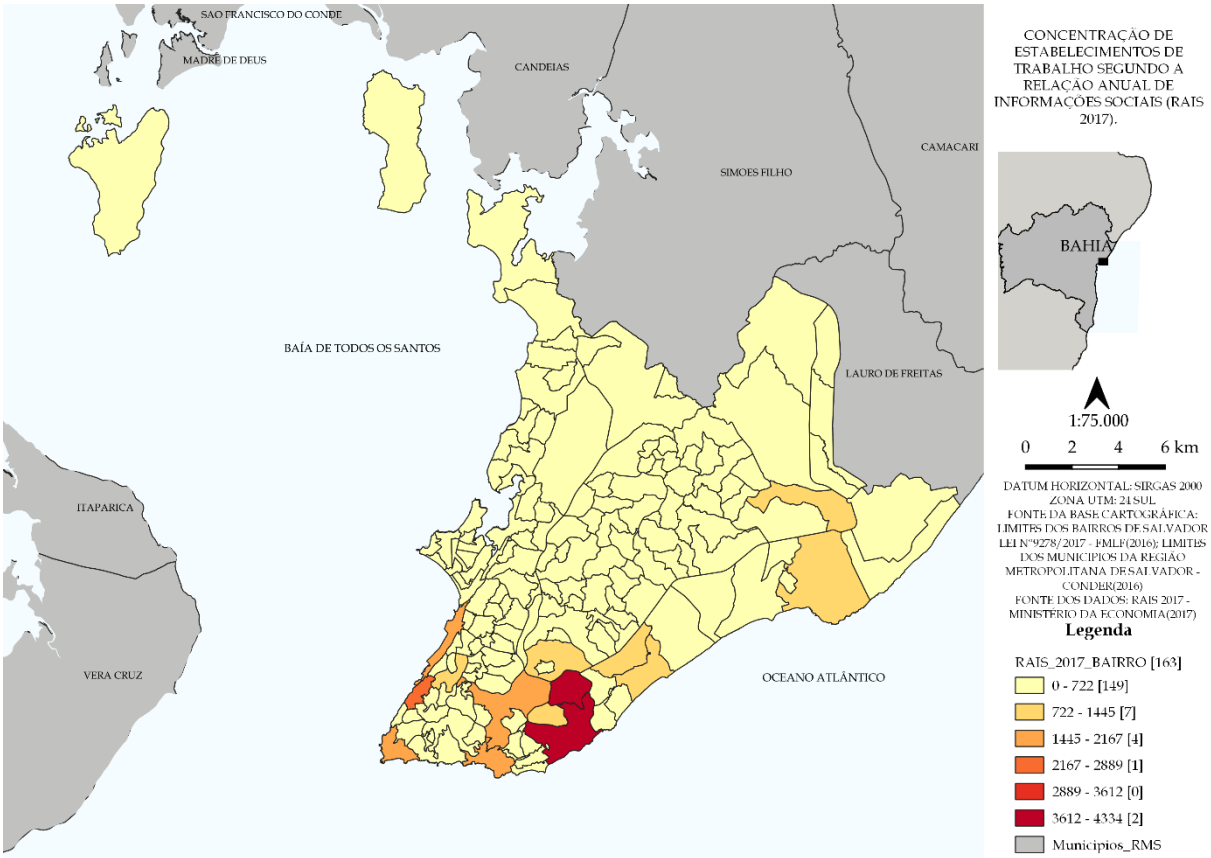
[6] CF.: G1 – Salvador é a capital mais negra do país, aponta IBGE <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2011/11/salvador-e-capital-mais-negra-do-pais-aponta-ibge.html>

contingente não ocorre de modo heterogêneo com os outros 20,4% da população no território municipal, como se pode observar no mapa seguinte.



Nessa configuração, o contingente demográfico de pretos, pardos e indígenas se concentra nas áreas do miolo (área central do território municipal) e no subúrbio (na área contínua da baía de todos os santos), enquanto o contingente de brancos e amarelos se localiza na orla atlântica (área contínua da orla do oceano atlântico). Vista de forma isolada, essa organização do espaço poderia não significar nada fora do comum. Contudo, quando a consideramos junto aos fatos históricos mencionados, observamos que ela não pode ser interpretada como mera coincidência, mas como produtos dos três séculos e meio de escravidão da população negra no Brasil e das subsequentes condições impostas para a sua inserção na sociedade de classes e no espaço das cidades.

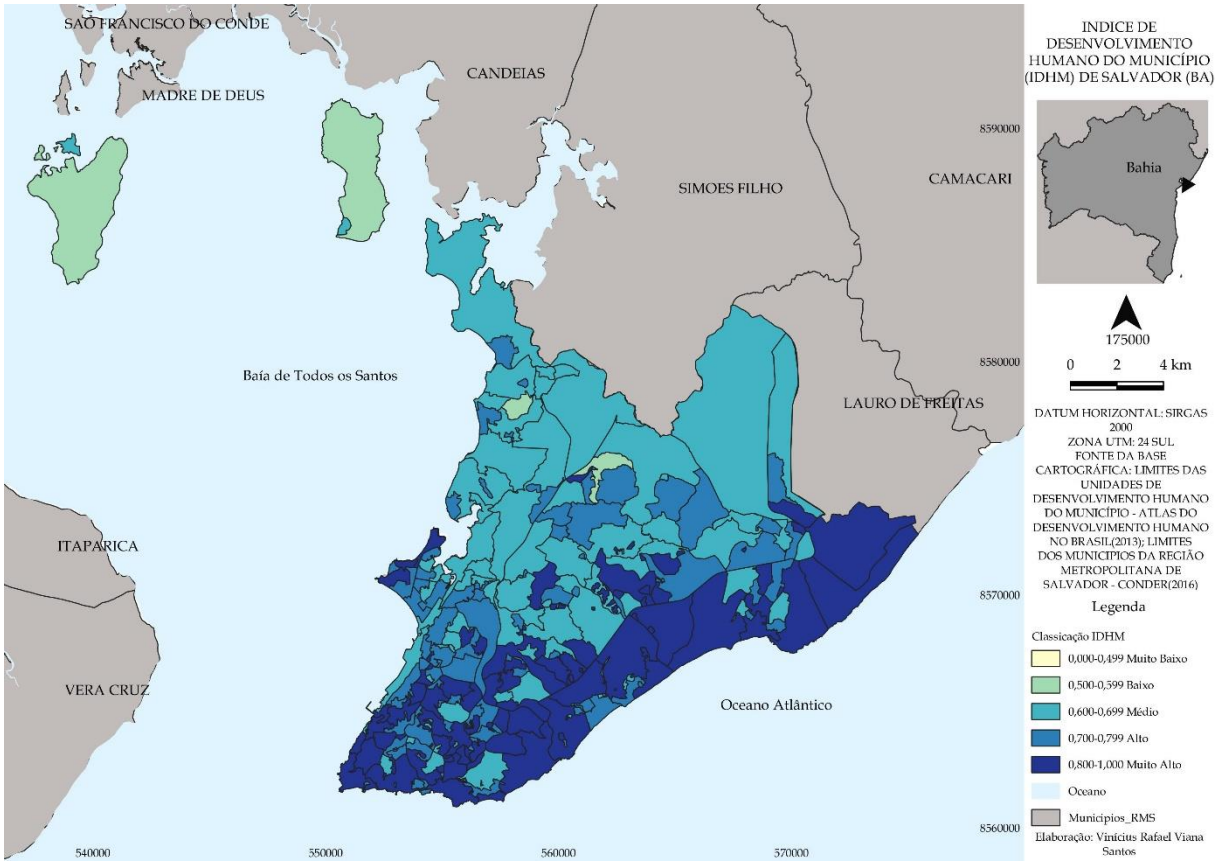
Esse tipo de segregação repercute em várias dimensões da vida social da população de Salvador. No âmbito do trabalho, por exemplo, é possível observar que o contingente demográfico de pretos, pardos e indígenas está altamente concentrado nas parcelas do território municipal com número de estabelecimentos de emprego formal, como revela a espacialização dos dados da Relação Anual de Informações Sociais nos limites dos bairros da capital baiana.

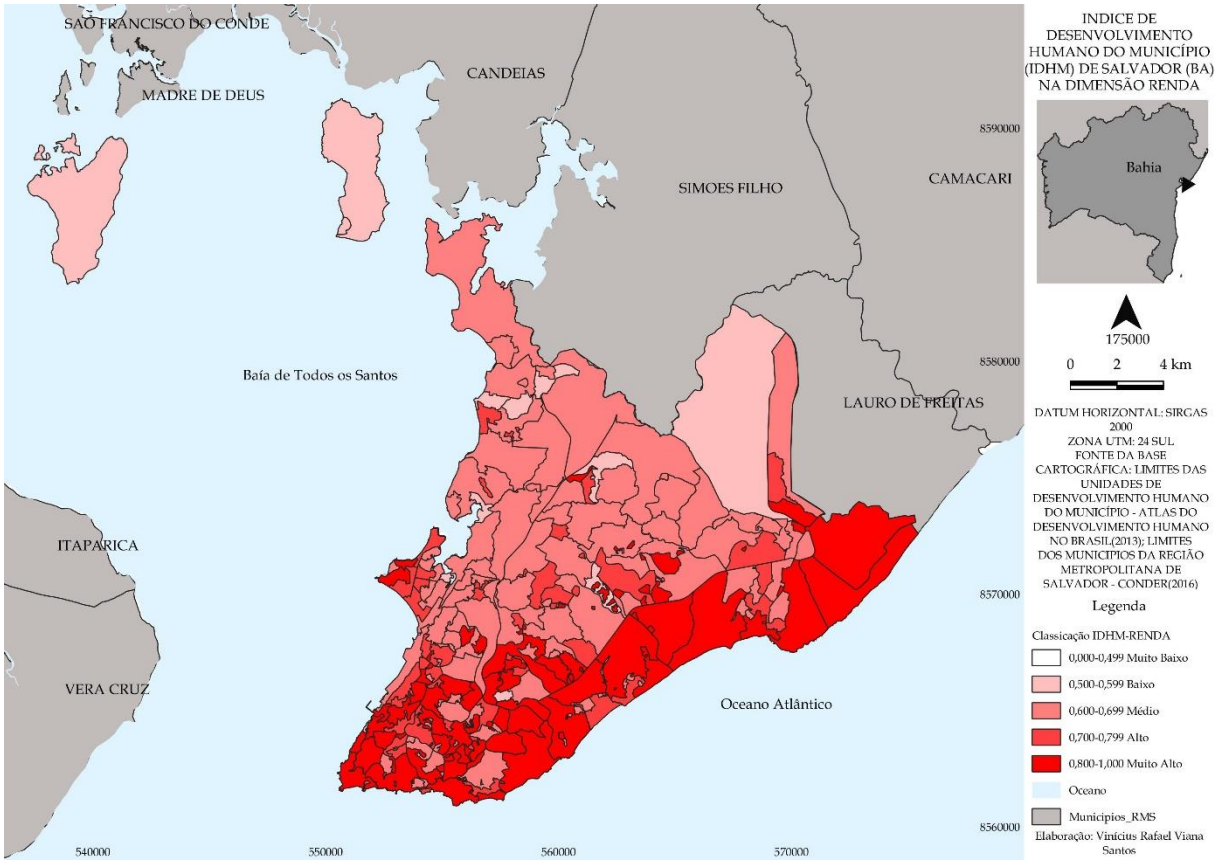


Muitas constatações podem ser extraídas dessa relação. Talvez a principal delas seja a de que a população não branca (negros, pardos e indígenas) é a que está sujeita aos maiores deslocamentos para chegar até o trabalho e, consequentemente, a que mais sofre com a baixa qualidade do transporte público.

A situação não é diferente em relação a outros indicadores sociais. A espacialização dos Índices de Desenvolvimento Humano do Munícipio (IDHM) segundo as Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH's) definidas para Salvador pelo Atlas do Desenvolvimento Humano[7], mostra que os maiores níveis de desenvolvimento social (considerando o acesso a educação, a renda e a longevidade da população) podem ser encontrados nas áreas com menor concentração de pretos, pardos e indígenas. A mesma situação também pode ser constatada quando se analisa o IDHM na dimensão renda, que revela que as maiores concentrações de renda de Salvador estão localizadas nas parcelas do território ocupadas por população composta de brancos e amarelos.

[7] Cf.: Atlas do Desenvolvimento Humano < http://atlasbrasil.org.br/2013/>


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
SIMOES FILHO
CAMACARI
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
Baía de Todos os Santos
Oceano Atlântico
8590000
8580000
8570000
8560000
540000
550000
560000
570000
INDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO (IDHM) DE SALVADOR (BA)
Bahia
175000
0 2 4 km
DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000
ZONA UTM: 24 SUL
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA: LIMITES DAS UNIDADES DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO - ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL(2013); LIMITES DOS MUNICIPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CONDER(2016)
Legenda
Classicação IDHM
0,000-0,499 Muito Baixo
0,500-0,599 Baixo
0,600-0,699 Médio
0,700-0,799 Alto
0,800-1,000 Muito Alto
Oceano
Municipios_RMS
Elaboração: Vinícius Rafael Viana Santos


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
SIMOES FILHO
CAMACARI
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
Baía de Todos os Santos
Oceano Atlântico
8590000
8580000
8570000
8560000
540000
550000
560000
570000
INDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO (IDHM) DE SALVADOR (BA) NA DIMENSÃO RENDA
Bahia
175000
0 2 4 km
DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000
ZONA UTM: 24 SUL
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA: LIMITES DAS UNIDADES DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO - ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL(2013); LIMITES DOS MUNICIPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CONDER(2016)
Legenda
Classicação IDHM-RENDA
0,000-0,499 Muito Baixo
0,500-0,599 Baixo
0,600-0,699 Médio
0,700-0,799 Alto
0,800-1,000 Muito Alto
Oceano
Municipios_RMS
Elaboração: Vinícius Rafael Viana Santos

Uma questão que se impõe diante das constatações mencionadas é saber porque a questão da segregação racial não tem sido objeto do enfrentamento das políticas públicas que se propuseram a "ordenar" o território municipal de Salvador. O último plano diretor aprovado em 2016 sequer reconhece essas desigualdades em sua cartografia oficial, e também não traz diretrizes específicas para enfrenta-la[8].

Novamente cabe interrogar: por que isso ocorre? Desde a primeira metade do século XX[9], o Brasil tem consolidado uma considerável tradição de prática de Urbanismo/Planejamento que, ao menos no plano do discurso, se propõe a resolver os desequilíbrios dos assentamentos urbanos do país. Contudo, é muito pouco comum que nas políticas urbanas e planos urbanísticos (como atesta o plano diretor de Salvador) a questão da segregação racial no espaço não seja tomada como um problema a ser resolvido pelo ordenamento territorial promovido pelo Estado. No máximo ela é tratada no âmbito dos princípios gerais, que não se traduzem em medidas objetivas.

Desde o final da década de 1980, o Brasil tem avançado na criação de instrumentos voltados para combater a segregação racial que atinge negros, pardos e indígenas, como as Leis 7.716/1989 – que criminaliza o preconceito de raça e de cor – e 12.288/2010 – que instituiu o Estatuto da Igualdade Racial. Contudo, por sua própria natureza abrangente, esses instrumentos legais não tratam da segregação racial em sua dimensão espacial e por essa razão não são, em geral, efetivos em combater a manifestação desse problema na extensão do espaço das cidades.

O reconhecimento desse tratamento incompleto das referidas políticas públicas, bem como a persistência da segregação racial como elemento estruturante do espaço das cidades brasileiras, torna urgente a necessidade de fazer o planejamento do espaço posto em curso pelo urbanismo, e por todos os campos do conhecimento que tratam da questão urbana, enfrentar o problema da segregação racial. Essa necessidade pode ser traduzida em pelo menos três pautas específicas, que contemplam:

1 – O reconhecimento do problema da segregação racial no espaço como uma questão a ser enfrentada pelo urbanismo/planejamento, expressando-o nas cartografias oficiais dos estudos

---

[8] Cf.: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf>

[9] Cf.: VILLAÇA, Flávio. Uma Contribuição Para a História do Planejamento Urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo. Edusp, 1999, p. 169–243.

que embasam a elaboração das políticas urbanas e dos planos urbanísticos e também considerando-o como objeto das ações formuladas;

2 – A defesa do interesse público coletivo, que valoriza o comum no controle do planejamento do espaço e não a urbanização corporativa[10], que atende a priorizar as demandas das empresas e corporações privadas em detrimento da promoção de política públicas de promoção da equidade social;

3 – Tomar as políticas de reparação racial como diretrizes para enfrentar o racismo não só no campo das relações entre as pessoas, mas também em sua manifestação na forma de segregação racial no espaço;

Estas pautas podem ser abordadas na construção de uma nova agenda urbana para o Brasil. Não estão aqui colocadas como sugestões definitivas, mas como um convite para discussão e para o debate que necessariamente precisam ser realizados para a construção de uma nova realidade para as cidades brasileiras.,

[10] Cf.: SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4 ed. 9 reimpressão. São Paulo, Edusp, 2017 [1996].