



# ESPAÇO URBANO

Volume 2



Editora Poisson

Editora Poisson

# **Espaço Urbano**

## **Volume 2**

1ª Edição

Belo Horizonte  
Poisson  
2020

**Editor Chefe:** Dr. Darly Fernando Andrade

**Conselho Editorial**

Dr. Antônio Artur de Souza – Universidade Federal de Minas Gerais  
Ms. Davilson Eduardo Andrade  
Dra. Elizângela de Jesus Oliveira – Universidade Federal do Amazonas  
Msc. Fabiane dos Santos  
Dr. José Eduardo Ferreira Lopes – Universidade Federal de Uberlândia  
Dr. Otaviano Francisco Neves – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais  
Dr. Luiz Cláudio de Lima – Universidade FUMEC  
Dr. Nelson Ferreira Filho – Faculdades Kennedy  
Ms. Valdiney Alves de Oliveira – Universidade Federal de Uberlândia

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

E57
Espaço Urbano – Volume 2: Organização: Editora Poisson - MG: Poisson, 2020
Formato: PDF ISBN: 978-65-5866-018-7 DOI: 10.36229/ 978-65-5866-018-7
Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia
1. Espaço Urbano 2. Geografia II. Título
CDD-710
<b>Sônia Márcia Soares de Moura – CRB 6/1896</b>

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos seus respectivos autores.

Baixe outros títulos gratuitamente em

[www.poisson.com.br](http://www.poisson.com.br)

[contato@poisson.com.br](mailto:contato@poisson.com.br)

# Sumário

**Capítulo 1: Violência no trânsito envolvendo motociclistas e os seus desdobramentos sociais no espaço urbano ..... 07**

Júlia Diniz de Oliveira, Élide Thalita Silva de Carvalho, Denis Rodrigues Dantas, João Paulo de Almeida Amorim, Alex de Lima Santos, Diogo Bernardino Santos de Medeiros

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.01

**Capítulo 2: Priorizando os transportes ativos: Diretrizes para o redesenho do entorno do Terminal de Integração de Campina Grande-PB..... 12**

André Cabral Guimarães, Antônio Fernando Vasconcelos Filho, Raiff Manguiera Bezerra Nascimento, Robson Joabson Soares Porto

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.02

**Capítulo 3: Cidade, gênero e desenvolvimento local: O estudo de caso do “Solar na Praça – Feira Livre” em São João Del Rei – MG ..... 24**

Anelisa de Assis Campos, Benedito Anselmo Martins de Oliveira, Kreicy Mara Teixeira

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.03

**Capítulo 4: Habitus, disciplina e contraconduta: A provocação do pole dance no espaço público visto sob a perspectiva da sociologia urbana..... 36**

Laura Fonseca de Castro

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.04

**Capítulo 5: Urbanização e Computação Urbana: Um dispositivo de desenvolvimento da participação social na cidade de Paragominas-PA ..... 49**

Tarcisio Lemos Monteiro Carvalho, Rodolpho Zahluth Bastos, Gilberto de Miranda Rocha

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.05

**Capítulo 6: A adaptação dos espaços públicos frente a adoção de ferramentas tecnológicas: reflexão sobre a realidade brasileira..... 62**

Yumi Yamawaki, Fábio Marcel de Castro Filho

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.06

# Sumário

**Capítulo 7:** A mão visível do estado na urbanização da cidade do Natal/RN (Século XX): Primeiras aproximações ..... 73

Diogo Bernardino Santos de Medeiros, Alex de Lima Santos, Tiago Ananias Gonçalo, João Paulo de Almeida Amorim, Élide Thalita Silva de Carvalho, Júlia Diniz de Oliveira

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.07

**Capítulo 8:** A região metropolitana de Macapá: Entre o institucional e o espacial.....84

João Paulo de Almeida Amorim, Júlia Diniz de Oliveira, Alex de Lima Santos, Diogo Bernardino Santos de Medeiros, Élide Thalita Silva de Carvalho

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.08

**Capítulo 9:** Capitalização de periferias na urbanização contemporânea: Aspectos da incorporação imobiliária no bairro Planalto/Natal-RN ..... 96

Elisabete Ferreira da Silveira Guilherme

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.09

**Capítulo 10:** Passados vinte anos, algumas reflexões sobre a "Integração Favela-Cidade Oficial", proposta pelo Programa Favela-Bairro na cidade do Rio de Janeiro ..... 109

Gerônimo Leitão, Honorio Magalhães Neto, Carolina Rezende Kroff

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.10

**Capítulo 11:** Transformações urbanas, revitalizações e topografia dos lugares de memórias..... 118

João Vitor Schmutzler Abrahão, Francisco Ramos de Farias

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.11

**Capítulo 12:** Interface Rural-Urbana no Território: Cenários possíveis a partir de perspectivas de agentes e de categorias territoriais ..... 128

Letícia Thurmann Prudente

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.12

**Capítulo 13:** Regularização Fundiária e Políticas de Regulação Urbano-Ambiental: O caso do Distrito Federal/Brasil..... 148

Gisele Victor Batista, Nadine Victor Batista

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.13

# Sumário

**Capítulo 14:** Valoração ambiental em parques urbanos: Um estudo de caso no parque Rio Branco – Fortaleza, CE, Brasil ..... 155

Virgínia Eduarda de Sousa, Kamila Vieira de Mendonça

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.14

**Capítulo 15:** Direito à natureza na cidade: Os desafios à integração com os ambientes naturais desde a infância ..... 164

Cecília Marilaine Rego de Medeiros, Elisânia Magalhães Alves Maciel

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.15

**Capítulo 16:** O clima urbano em cidade de pequeno porte do Ceará: O caso de Pacatuba ..... 182

Jorge Ricardo Felix de Oliveira

**DOI:** 10.36229/978-65-5866-018-7.CAP.16

**Autores:** ..... 198

# Capítulo 1

## *Violência no trânsito envolvendo motociclistas e os seus desdobramentos sociais no espaço urbano*

*Júlia Diniz de Oliveira*

*Élida Thalita Silva de Carvalho*

*Denis Rodrigues Dantas*

*João Paulo de Almeida Amorim*

*Alex de Lima Santos*

*Diogo Bernardino Santos de Medeiros*

**Resumo:** A violência no trânsito é um problema urbano destacado a partir de uma realidade concreta cada vez mais discutida na elaboração de políticas públicas de prevenção ao acidente e a violência que, por sua vez, acabam gerando danos em diferentes níveis às vítimas. A partir de um levantamento teórico este artigo discutir questões de risco e vulnerabilidade para a saúde associada à violência no trânsito envolvendo motociclistas e os seus desdobramentos sociais no espaço urbano. Este campo de pesquisa aponta que os acidentes com motociclistas ao tempo de ser condicionados pelas próprias características do espaço geográfico, refletem no desenvolvimento de novas práticas sociais que devem ser consideradas para o desenvolvimento de um planejamento estratégico que busque a minimização dos danos causados aos indivíduos.

**Palavras-chave:** Geografia da saúde, motocicleta, violência no trânsito, risco, vulnerabilidade.

## 1. INTRODUÇÃO

Os modos de vida dos centros urbanos, associados à política econômica e as dimensões culturais da população, podem ser associados a vários problemas estruturais que trazem graves prejuízos à vida e a saúde dos indivíduos. A ciência geográfica, nessa perspectiva, investigando de maneira mais crítica a realidade urbana, bem como as disparidades territoriais que são características das cidades brasileiras, precisa incorporar ao seu campo de investigação problemáticas que refletem e são reflexos de práticas sócioespaciais.

A violência no trânsito, nesse contexto, surge como um problema urbano destacado a partir de uma realidade concreta cada vez mais discutida na elaboração de políticas públicas de prevenção ao acidente e a violência que, por sua vez, acabam gerando danos em diferentes níveis às vítimas. A dimensão socioespacial deste problema nos parece uma possibilidade real de analisar, de maneira sistemática, o que promove e inibe tal situação de violência crescente que vem atingindo de maneira indiscriminada os indivíduos das diferentes classes sociais.

Tratando das especificidades da violência no trânsito e as questões de risco e vulnerabilidade inerentes de tal realidade, destacam-se os acidentes com motociclistas. Este tipo de violência no trânsito, nas últimas décadas, vem ganhando grande repercussão tanto pela quantidade e continuidade das ocorrências, quanto pela gravidade e resultados que envolvem em muitos casos a perda de capacidades e até mesmo da vida.

Assim, parte-se do pressuposto de que este contexto epidemiológico assume uma dimensão espacial que muitas vezes é negligenciada na leitura deste problema urbano. A historicidade desta questão, os elementos socioeconômicos e comportamentais e as condições dos objetos do próprio espaço, precisam ser considerados, de maneira integrada, para analisar os elementos que envolvem os acidentes com motociclistas.

Tais características inerentes à situação da violência no trânsito, principalmente das grandes e médias cidades brasileiras, são determinadas por fatores sociais, políticos, culturais, econômicos e de relação de gênero que justificam em que nível de risco e vulnerabilidade a população se encontra, especificamente as que utilizam a motocicleta como meio de transporte. O que condiciona a escolha desse meio de transporte também se apresenta como uma importante informação, visto a necessidade de compreender o perfil do usuário deste veículo e os motivos que os fazem “optar” pela sua utilização.

A dinâmica relacionada às cidades, também é um importante quesito para explicar a utilização da motocicleta, os acidentes que as envolvem e a violência no trânsito de modo geral. A partir desta problemática este trabalho toma como objetivo discutir questões de risco e vulnerabilidade para a saúde associada à violência no trânsito envolvendo motociclistas e os seus desdobramentos sociais no espaço urbano.

## 2. OS VELHOS E OS NOVOS PROBLEMAS DO ESPAÇO URBANO: O CASO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO A PARTIR DE UM OLHAR GEOGRÁFICO

Diante das problemáticas apresentadas, destaca-se a necessidade da compreensão do que é o espaço urbano. Segundo Corrêa (2000) a cidade é formada por um conjunto de pontos, linhas e áreas, apresentando características de fragmentação e articulação simultâneas. Além disso, é importante ressaltar que a cidade é reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas.

Nessa perspectiva, Cavalcanti (2001, p.16) completa ao afirmar que a compreensão do espaço urbano implica em:

[...] entender esse espaço como relacionado à sua forma (a cidade) mas não se reduzindo a ela, à medida que ela expressa muito mais que uma simples localização e arranjo de lugares, expressa um modo de vida. Esse modo de vida não está ligado somente ao modo de produção econômica, embora sofra seu constrangimento, mas está ligado a todas as esferas da vida social: cultural, simbólica, psicológica, ambiental e educacional (CAVALCANTI, 2001, p.16).

Desse modo, o espaço urbano torna-se produto das contradições de classes e envolve interesses e necessidades variadas (CORRÊA, 1995). Como resultado do jogo de interesses destes ambientes, tem-se a produção de novas configurações espaciais com características cada vez mais urbanas.

Visto que muitas vezes a formação destes ambientes não ocorre de maneira ordenada e sustentável, alguns problemas urbanos tornam-se cada vez mais frequentes como é o caso do lixo, da violência, do desemprego, da desigualdade social, dos locais inadequados de moradia e da mobilidade.

A mobilidade urbana surge como um dos pilares no desenvolvimento das atividades do cotidiano possibilita os deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Segundo Costa (2008) a mobilidade urbana corresponde a tudo que diz respeito ao deslocamento das pessoas dentro do perímetro urbano, que deve ser provida pela própria cidade, de maneira que seus moradores possam exercer seu direito de ir e vir livremente, de forma rápida e eficiente.

Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilitam esse ir e vir. No Brasil, em 2012 foi instituída a Lei Federal nº 12.587, que é instrumento da política de desenvolvimento urbano através da integração entre os diferentes modos de transporte e da melhoria da acessibilidade e da mobilidade das pessoas e cargas no território do município (BRASIL, 2012).

A Lei nº 12.587 recebe o nome de Política Nacional de Mobilidade Urbana, trata de todos os tipos de transporte, seu objetivo é a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território. Esta política encontra-se fundamenta nos princípios: de acessibilidade universal; do desenvolvimento sustentável das cidades; da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; da efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; da segurança nos deslocamentos das pessoas; da justa distribuição dos benefícios e do ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; e da equidade no uso do espaço público de circulação (BRASIL, 2012).

Portanto, como mencionado anteriormente, é de responsabilidade da cidade disponibilizar a infraestrutura e as ferramentas para o deslocamento, com transporte público viário, ferroviário e fluvial adequados. Devido ao contexto de organização e ocupação das cidades, especialmente as brasileiras, constata-se através de um amplo campo de referências, a ausência de planejamento e ordenamento territorial adequado para este segmento.

A mobilidade urbana é um desafio dos centros urbanos. O caos no trânsito agravou-se nas últimas décadas graças à maior concentração de pessoas nas cidades, a ausência de medidas eficazes de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana que ocorre quando o Estado não consegue oferecer condições para que as pessoas se desloquem nas cidades. Em um contexto histórico, o ambiente de trânsito no Brasil foi formado por pedestres, ciclistas, caminhões e ônibus, a ele tendo sido introduzido o automóvel a partir da década de 1930, acentuando-se a partir da década de 1960 (VASCONCELLOS, 2013).

Quando a motocicleta chegou nos anos 1990 ela precisou conquistar o seu espaço no trânsito. A produção nacional da motocicleta começou em 1953, com a Monark. Mas as motocicletas não foram economicamente relevantes no Brasil até os anos 1990, quando começaram os processos de liberalização e privatização (IBGE, 2000; DENATRAN, 2008). Na área do trânsito, políticas federais apoiaram a massificação do uso da motocicleta, por meio de consórcios. Além disso, o governo federal e alguns governos estaduais deram benefícios fiscais para a produção destes veículos. O caso mais relevante do ponto de vista econômico foi o da Honda, que produz 82% das motocicletas no País.

Como consequência desse processo, verificou-se que entre 1990 e 2011, as vendas de motocicletas foram multiplicadas por 16, tendo crescido a uma taxa anual média de 14,3%, valor elevadíssimo para qualquer produto colocado à venda no mercado. As vendas internas de motos em 2011 alcançaram o valor de 2,12 milhões de unidades (ABRACICLO, 2012).

Apesar do incentivo para o uso da motocicleta no Brasil, evidencia-se um impacto marginal da entrada deste veículo no trânsito brasileiro através do número significativo de acidentes de motociclistas que foram levados a óbitos e vítimas com sequelas irreversíveis, (VASCONCELLOS, 2013).

Mesmo reconhecendo o impacto a saúde causada pelo uso da motocicleta no Brasil é notório que o assunto “segurança de trânsito”, no que diz respeito à sua inclusão em uma política pública consistente e permanente foi ignorado na história da motorização privada no Brasil. A busca por informações acerca destas questões era muito restrita até 1987, quando foi criada a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e o Programa Volvo de Segurança no Trânsito. No entanto, o salto de qualidade na obtenção dessas informações no nível nacional só ocorreu a partir da organização do banco de dados do Ministério da Saúde, que contém informações sobre internações e mortes hospitalares relacionadas ao trânsito (MENY; THOENING, 1990).

Diante disso, a Organização das Nações Unidas (ONU), no lançamento da Década Mundial de Ação pela Segurança Viária 2011-2020, reiterou que a palavra acidente não é a melhor para definir acontecimentos no trânsito que fazem mortos e feridos. Esses eventos são, por essa visão, episódios de violência, já que acidente é algo imprevisto, inevitável.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) busca coordenar os esforços globais ao longo da década e vai monitorar os progressos a níveis nacional e internacional. A Instituição também visa oferecer apoio às iniciativas que têm objetivos como a redução do consumo de bebidas alcoólicas por motoristas, o aumento do uso de capacetes, cintos de segurança e a melhoria dos atendimentos de emergência. Assim, percebe-se que o principal objetivo destas políticas é a minimização dos aspectos de risco e vulnerabilidade vivenciada pelos condutores de veículos diante da realidade das cidades, especificamente os motociclistas.

### **3. OS ASPECTOS DE RISCO E VULNERABILIDADE A SAÚDE A PARTIR DO USO DA MOTOCICLETA: A GEOGRAFIA DA SAÚDE EM FOCO**

Para a compreensão dos desdobramentos sociais atrelados ao uso da motocicleta, torna-se essencial o entendimento de alguns conceitos, entre eles, o de risco e vulnerabilidade. Além disso, destaca-se como suporte teórico, a Geografia da Saúde.

Inicialmente, é importante destacar a diferença entre os conceitos de risco e vulnerabilidade. Segundo Yunes e Szymanski (2001) o conceito de risco foi usado pelos epidemiologistas em associação a grupos e populações, o conceito de vulnerabilidade refere-se aos indivíduos e às suas suscetibilidades ou predisposições as respostas ou consequências negativas.

O conceito de risco, na epidemiologia, é um instrumento que identifica as probabilidades de exposição de determinados grupos à infecção. Neste sentido, Ayres (1999 p.65), o define como às “[...] chances probabilísticas de susceptibilidade, atribuíveis a um indivíduo qualquer de grupos populacionais particularizados, delimitados em função da exposição aos agentes (agressores ou protetores) de interesse técnico ou científico”.

O conceito de vulnerabilidade compreende como as condições que fragilizam ou tornam a pessoa vulnerável ao adoecimento, não pelo seu comportamento de risco e, sim, pelo conjunto de aspectos de sua vida particular e coletiva, das condições socioambientais em que ele vive e, ainda, das respostas que as instituições público-sociais podem dar às suas necessidades de saúde. Dessa forma, este é utilizado para melhor compreender as práticas de saúde como práticas sociais e históricas, que necessitam do trabalho com diferentes setores da sociedade e da transdisciplinariedade (AYRES, 1999 p.65).

Ao utilizar os conceitos de risco e vulnerabilidade para analisar as questões de saúde dos motociclistas, tem-se a possibilidade de ampliar as dimensões de análises, contemplando dimensões relativas ao indivíduo e ao local social por ele ocupado. A partir disso, é possível estabelecer reflexões que podem ser úteis, inclusive, para a formulação de políticas públicas a partir das necessidades do conjunto de pessoas que são atendidas dentro de determinado espaço coletivo.

Desse modo, nos estudos geográficos a possibilidade de diálogo com tais discussões, ocorre a partir da Geografia da Saúde, visto que as suas bases estão associadas a diferentes perspectivas de análise que, por sua vez, estão incorporadas a diferentes abordagens metodológicas do conhecimento científico.

Destaca-se que a dimensão espacial da Geografia da Saúde que segundo Alievi e Pinese (2013) sofreu influência no Brasil do conceito de espaço geográfico desenvolvido por Milton Santos (2009). Desta forma, considera-se que as características do próprio espaço geográfico irão favorecer determinados grupos a expressarem situações patológicas e exposições ao risco em diferentes proporções dependendo das características vivenciadas pela população (FARIA; BORTOLOZZI, 2009).

### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Entre os principais problemas urbanos enfrentados na atualidade, pesquisas estatísticas e estudos dirigidos, vêm ressaltando a contribuição cada vez mais crescente da violência no trânsito para uma situação eminente de risco a saúde.

Nesse sentido, tomando como objeto de estudo, a violência de trânsito envolvendo motociclistas, torna-se essencialmente importante o desenvolvimento de análises que busquem a compreensão dos fatores propulsores da alta incidência deste tipo de agravo à saúde.

Desta forma, indicam-se estes sujeitos como protagonistas de uma situação de maior vulnerabilidade ao risco, associada diretamente ao meio de transporte utilizado, a motocicleta. Nos últimos anos, o número de vítimas fatais ou que apresentam sequelas irreversíveis se expõe de maneira cada vez maior, sendo um problema de saúde em uma dimensão social e coletiva, o que precisa ser compreendido no campo científico e discutido no plano da gestão territorial.

Assim, os acidentes com motociclistas ao tempo de ser condicionados pelas próprias características do espaço, refletem no desenvolvimento de novas práticas sociais que devem ser consideradas para o desenvolvimento de um planejamento estratégico que busque a minimização dos danos causados. Logo, na busca deste intuito, deve-se considerar tanto as características inerentes à própria materialidade do espaço, quanto a dimensão comportamental e de valores do indivíduo.

## AGRADECIMENTOS

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal em Nível Superior (CAPES) pelo financiamento desta pesquisa junto ao programa de pós-graduação em Geografia.

## REFERÊNCIAS

- [1] ABRACICLO – Associação Brasileira de Ciclomotores. *Estatística de produção e vendas de motocicletas*. São Paulo, 2012. Disponível em <[www.abraciclo.com.br](http://www.abraciclo.com.br)>. Acesso em 20 de agosto de 2016.
- [2] ALIEVI, Alan Alves; PINESE, José Paulo. *A geografia da saúde no Brasil: precedentes históricos e contribuições teóricas*. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina. Lima. Reencuentro de saberes territoriales latinoamericanos: anais. Lima: Biblioteca Nacional de Peru. p. 1-17.2013.
- [3] AYRES, José R. de C.; FRANÇA JÚNIOR, Ivan; CALAZANS, Gabriela J.; SALETTI FILHO, Haroldo C. Vulnerabilidade e prevenção em tempos de aids. In: BARBOSA, Regina M. e PARKER, Richard. (orgs.) *Sexualidades pelo avesso: direitos, identidades e poder*. São Paulo: Ed. 34, 1999. p.49-72.
- [4] BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. *Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você*. Berlendis e Vertecchia. São Paulo. 2007.
- [5] BRASIL, Lei Nº 12.587. *Política Nacional de Mobilidade Urbana 2012*. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em 20 de agosto de 2016.
- [6] CAVALCANTI, L. de S. Uma geografia da cidade: elementos da produção do espaço urbano. In: CAVALCANTI, L.de S. (ORG.). *Geografia da Cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia*. Goiânia: Editora Alternativa, 2001.
- [7] CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. 4ª edição. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- [8] COSTA, M.S. *Um índice de mobilidade urbana sustentável*. Tese [doutorado]. Escola de engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo. São Carlos. 2008.
- [9] DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito *Relatórios de Gestão*. Brasília, anos 2001 a 2007. Disponível em < <http://www.denatran.gov.br/port2015.htm>>. Acesso em 2016.
- [10] FARIA, Rivaldo Mauro de; BORTOLOZZI, Arlêude BORTO. Espaço, território e saúde: contribuições de Milton Santos para o tema da geografia da saúde no Brasil. In: *RA'EGA: O espaço em Análise Geográfica*. Curitiba. n. 17, Editora UFPR. 31-41 p. 2009.
- [11] FITZ, Paulo Roberto. *Geoprocessamento sem complicação*. Oficina de Textos. São Paulo. P. 11 -13. 2008.
- [12] MENY, Yves; THOENIG, Jean-Claude. Coll. *Politiques publiques "Thémis"*. Paris: Presses universitaires de France. p 391. 1990.
- [13] OLIVEIRA, Djalma. P. R. *Sistemas, organização e métodos: uma abordagem gerencial*. 15. Editora Atlas. São Paulo. 2005.
- [14] SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: EDUSP, 2009.
- [15] SOUZA, M. L. RODRIGUES, G. B. *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo. UNESP, 2004.
- [16] VASCONCELLOS, Eduardo A. *Risco no trânsito, omissão e calamidade impactos do incentivo à motocicleta no Brasil*. [livro eletrônico]. Editora São Paulo. 90 p. 2013.
- [17] YUNES, M. A. M.; SZYMANSKI, H. Resiliência: noção, conceitos afins e considerações críticas. In: TAVARES, J. (Org.). *Resiliência e educação*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

# Capítulo 2

## *Priorizando os transportes ativos: Diretrizes para o redesenho do entorno do Terminal de Integração de Campina Grande-PB*

*André Cabral Guimarães*

*Antônio Fernando Vasconcelos Filho*

*Raiff Mangueira Bezerra Nascimento*

*Robson Joabson Soares Porto*

**Resumo:** Construído em 2008, o Terminal de Integração de Campina Grande conecta diversas linhas de ônibus da cidade e atrai uma quantidade significativa de pessoas. Localizado no centro da urbe, tem seu acesso marcado por um cruzamento de desenho viário complexo, grande conflito de fluxos e, principalmente, por não atender as necessidades básicas de mobilidade urbana e de acessibilidade para os pedestres, previstas na NBR 9050/2015. Recentemente a edificação deixou de funcionar como Integração física, pois a cidade tem utilizado do sistema de Integração temporal. Ainda assim, o equipamento permanece concentrando quase todas as linhas de ônibus do município, o que indica a expressiva quantidade de pessoas que fazem uso do local. Diante dessas prerrogativas, percebeu-se a necessidade de analisar o entorno do Terminal de Integração a fim de compreender a dinâmica do local e propor diretrizes que visem a sua reestruturação, de forma a indicar melhorias em seu desenho, priorizando os meios de transporte ativos. Assim, este trabalho tem como objetivo geral apresentar uma proposta de redesenho urbano para o cruzamento das ruas Dom Pedro II e Índios Cariris. Para um embasamento adequado, foi feito o levantamento geométrico do cruzamento. Em seguida, realizou-se um diagnóstico que visa compreender os fluxos do cruzamento e suas interações. Por fim, foi feita uma contagem de todos os meios de transporte que transitam no cruzamento num período de 12 horas, buscando analisar o volume de cada modal em relação ao espaço destinado a ele. A coleta dos dados foi realizada através de visitas de campo, levantamento geométricos e mapeamentos das diversas características dos comportamentos dos pedestres. As propostas elaboradas buscam adequar o espaço da via ao volume dos meios de transporte, priorizando o pedestre através de diretrizes para criação de calçadas e travessias confortáveis, que respeitem a linha de desejo natural e ofereça acessibilidade de acordo com a NBR 9050/2015. Dentre as medidas sugeridas está a implantação de ciclofaixas que possibilitem a interligação do equipamento com os demais bairros da cidade e incentive a utilização desse meio de transporte. Por último, propõe a modificação da estrutura física do Terminal, eliminando uma das plataformas e direcionando um dos sentidos de fluxo dos ônibus, possibilitando melhor redistribuição da área e contribuindo para uma maior democratização do espaço público. Desta forma, este estudo expõe a problemática de que as cidades modernas vêm sendo desenvolvidas para atender a crescente utilização dos veículos motorizados individuais. Demonstra, ainda, a influência que o desenho urbano pode ter na construção de cidades mais democráticas e, portanto, mais sustentáveis, alertando para a necessidade de modificação das políticas públicas, alinhando seu desenvolvimento ao desenho urbano das cidades.

**Palavras-chave:** Mobilidade, Acessibilidade, Terminal de Integração, Transportes ativos.

## 1. INTRODUÇÃO

O Terminal de Integração, localizado no centro de Campina Grande - PB, consiste em um equipamento urbano implantado com o objetivo de interligar diversas linhas de ônibus da cidade. Instituída em 2008, o equipamento estabelece a Integração de aproximadamente 87% das linhas de ônibus da cidade (CIOMCG, 2019), obrigando essas linhas a terem que passar pelo equipamento para que os usuários acessem as rotas que as levem ao seu destino final, que junto às pessoas que acessam o equipamento a pé, resultam numa quantidade significativa de pessoas no lugar.

O acesso dos veículos a este equipamento, entretanto, é marcado por um cruzamento em específico, formado pelas Ruas Dom Pedro II e Severino Cruz, o qual chama atenção por seu desenho viário complexo, grande conflito de fluxos e, principalmente, as dificuldades que os pedestres encontram para acessar e circular no entorno do Terminal de Integração.

Diversas pessoas passam pelo cruzamento, seja de ônibus, carro, moto ou a pé. Como o desenho urbano prioriza o veículo motorizado, pode-se encontrar no cruzamento vários problemas que resultam na insegurança para os pedestres. Dentre as problemáticas identificadas, destacam-se: a ausência de calçadas ao longo das ruas e a ausência de faixas de pedestres nas direções que se faz necessário. As poucas faixas que existem não atendem a maioria dos deslocamentos que o pedestre precisa fazer, onde as pessoas diversas vezes precisam dividir espaço com os ônibus e carros para realizar uma simples travessia.

A área não atende as necessidades básicas de mobilidade e de acessibilidade para os pedestres, previstas na NBR 9050 (2015). Além disso, também não é possível identificar melhorias na composição do lugar desde a sua implantação. Desta forma, a insuficiência de estrutura que ofereça segurança e favoreçam a transição e permanência dos usuários do Terminal inspira atenção para o cruzamento, procurando avaliar as melhores estratégias ou diretrizes para o lugar.

Diante dos problemas expostos, esta pesquisa tem como objetivo propor um redesenho urbano para o cruzamento das ruas Dom Pedro II e Índios Cariris de forma a priorizar os meios de transporte ativos. Para um embasamento adequado, realizou-se um diagnóstico buscando compreender melhor os fluxos do cruzamento, suas interações entre si e como eles podem ser otimizados, focando principalmente nos veículos não motorizados. As análises específicas que foram planejadas estão descritas a seguir, as quais foram realizadas através de visitas de campo, levantamento geométrico, mapeamentos de diversas características da área e percepção da área.

## 2. APORTE TEÓRICO

### 2.1 DESENHO URBANO

Com o início da revolução industrial, as cidades sofreram incontáveis mudanças, dentre elas, a principal se deu com a separação dos ambientes de casa e trabalho. Este fator atuou diretamente na expansão da malha urbana, alterando os padrões de distância e conseqüentemente exigindo outras formas de deslocamento, o que modificou completamente a dinâmica dos centros urbanos.

A partir da chegada do veículo motorizado, exigia-se novas maneiras de pensar o desenho urbano, todavia, esta passou por transformações no sentido de modernização que resultou em um planejamento urbano incoerente e incentivou ainda mais o acesso ao transporte motorizado individual nos espaços públicos, deixando de priorizar meios de transporte como os ativos.

No ano de 2003, com o início do governo Lula, o acesso ao veículo motorizado individual é ainda mais incentivada a partir da redução dos impostos sobre a compra (MARTELLO, 2012). Este fator impulsionou a compra desenfreada de automóveis, sobretudo, pela a população de classe média, o que incentivou o desenvolvimento de uma cultura rodoviarista que toma o veículo como protagonista.

Para Speck (2012, p. 73), “o automóvel é servo que se tornou senhor”, o qual tem se tornado o fator dominante na formação de nossas cidades. Para mudarmos o cenário e recuperar as características de uma cidade para pessoas, é necessário designar o carro ao seu papel correto, porém, fazer isso exige uma compreensão de como os carros e seus adeptos corroboram para a imposição de decisões antidemocráticas, não levando em conta necessidades reais de nossas cidades, desrespeitando a hierarquia viária e conseqüentemente, privilegiando os usuários de veículos sobre os pedestres (SPECK, 2012; GEHL, 2012).

Se tratando de Campina Grande, uma das principais cidades interioranas do Nordeste, a qual teve seu crescimento demográfico impulsionado principalmente pelo comércio, houve um aumento considerável da sua população e, conseqüentemente, da estrutura de sua urbe. Assim, observa-se que no espaço urbano da cidade, é possível encontrar diversos problemas de infraestrutura que interferem na mobilidade da cidade, estando presentes nos bairros e na sua área central (MARTINS; VASCONCELOS; SALLES, 2017).

Devemos pensar o planejamento urbano das cidades como um conjunto de ações que contribuam para a melhoria da qualidade de vida. Nesse contexto, é importante nos questionarmos que tipo de cidade queremos? Uma mega cidade em que a vida acontece a 60km/h ou uma cidade compacta que respeita a vida humana em seus detalhes?

De acordo com a afirmação de Magagnin e Silva (2008), o crescimento urbano de forma desordenada provocado pelo espraiamento urbano espacial, o aumento abundante no uso do veículo individual motorizado, a insuficiência na infraestrutura urbana, a poluição do meio ambiente que inclusive provém do automóvel, entre outras, são questões que interferem diretamente na qualidade de vida da população.

Como afirma Pires e Pires (2016, p. 06): “o acesso e o direito à cidade nos remetem à imperiosa necessidade de reorganizar o espaço urbano”. Além disso, a criação de espaços públicos atrativos estimula a segurança, a qualidade de vida e o conforto, entre outras características ao meio urbano. Acredita-se que o desenvolvimento sustentável das cidades remete ao desafio de refazer a cidade existente, reinventando-a de forma inclusiva e democrática (LEITE; AWAD, 2012).

## **2.2 MOBILIDADE URBANA**

Para corroborar os ideais de desenvolvimento sustentável e, conseqüentemente, de qualidade de vida, devemos pensar na mobilidade urbana das nossas cidades de forma a garantir o deslocamento de pessoas e bens. A melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população têm papel importante para a efetividade das políticas sociais, pois contribuem para o acesso das pessoas aos equipamentos básicos e para a igualdade de oportunidades (GOMIDE, 2006).

Permitir, de forma eficiente e democrática, condições de deslocamento a todos os meios de transporte nas cidades, seja de uso individual ou de uso coletivo, é um direito estabelecido pela lei de mobilidade urbana. A lei estabelece que haja a priorização do transporte público coletivo sobre o individual motorizado e um estímulo à prática do pedestrianismo e de meios de transporte ativos (BRASIL, 2016). Todavia, as cidades brasileiras apresentam um cenário onde o veículo vem sendo priorizado em relação aos demais modais.

Tatto afirma que “o maior problema na mobilidade urbana é o transporte individual [motorizado] e ninguém quer ver isso” (TATTO, 2016, p. 1). Essa problemática é resultado de uma política rodoviária que prioriza o acesso do veículo nos espaços públicos, fazendo o espaço da cidade ser ocupada oito vezes mais pelo carro do que por qualquer outro meio de transporte (TATTO, 2014 apud NUNES, 2015). Para Speck (2012, p. 73), é necessário “pôr o automóvel em seu lugar”:

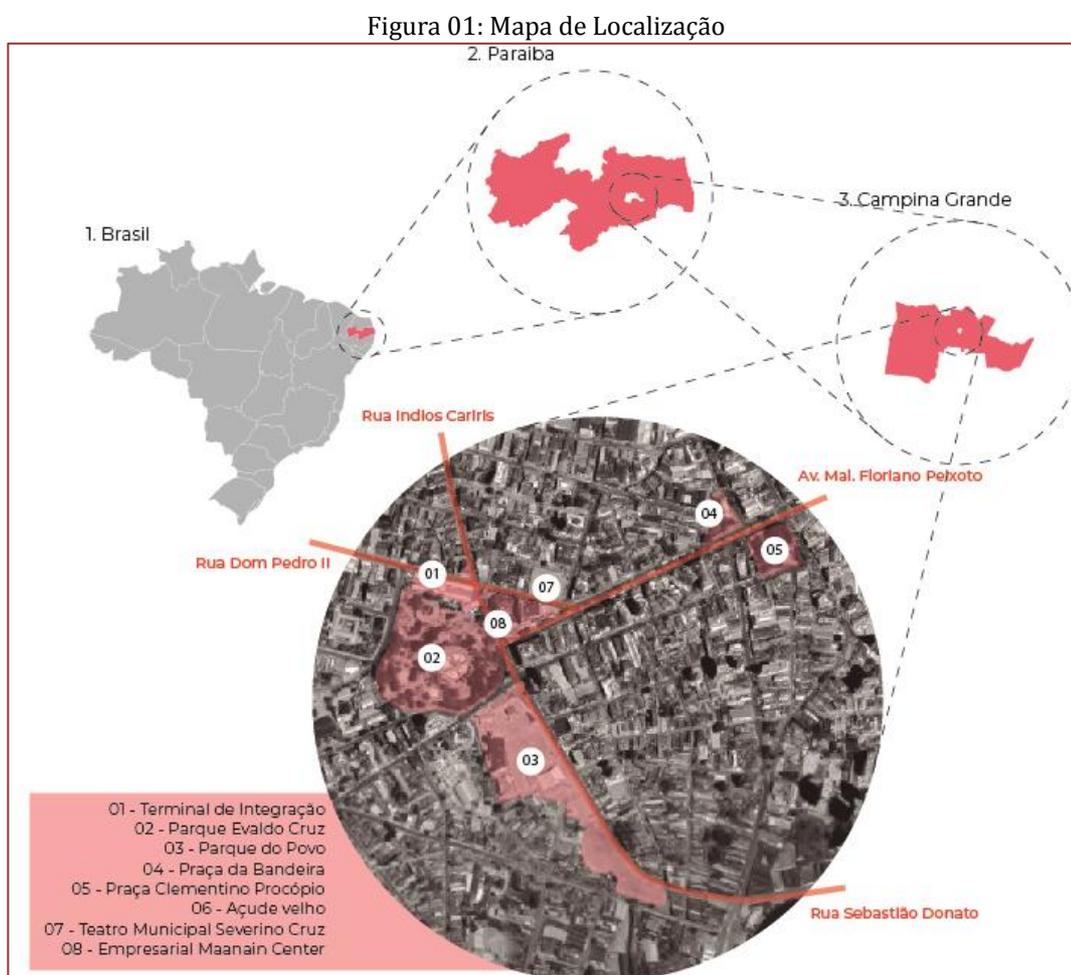
O automóvel é o servo que se tornou senhor. Há sessenta anos, ele tem sido o fator dominante na formação de nossas cidades. Relegar o carro ao seu papel correto é essencial para recuperar as cidades para os pedestres, e fazê-lo exige uma compreensão de como os carros e seus asseclas distorcem, desnecessariamente, a forma como decisões de projeto são tomadas nas comunidades [...] (SPECK, 2012, p. 73).

Neste sentido, acredita-se que para transformar o espaço que hoje é dedicado aos veículos, é preciso democratizar as formas de deslocamento, com a finalidade de priorizar os meios de transporte ativos (a pé e bicicleta) e coletivos, seguindo a linha de raciocínio da pirâmide inversa do tráfego. Como afirma, Tatto (2016 p. 1) “a mobilidade fala de gente, não de objetos [...] a diversificação dos modais é a saída para garantir a eficiência da mobilidade urbana”.

## **2.3 OBJETO DE ESTUDO**

O Terminal de Integração da cidade de Campina Grande está localizado no cruzamento entre as ruas Dom Pedro II e Sebastião Donato, no largo do Parque Evaldo Cruz ou Açude Novo, como é conhecido pela população, que se situa no centro do município, estando próximo de importantes equipamentos públicos como: Parque do Povo, Praça da Bandeira e a Praça Clementino Procópio.

A área se relaciona ainda com a Avenida Floriano Peixoto, principal via arterial da cidade, que corta o centro no sentido Terminal de Integração e quando nas proximidades do Teatro Municipal Severino Cabral, bifurca-se e dá origem à Rua Dom Pedro II. Além disso, situam-se na poligonal de intervenção o edifício Nelma, que caracteriza-se como uma edificação de uso misto, o Empresarial Maanaim e um posto de combustíveis (figura 01).



Fonte: Autores, 2019.

O equipamento integra nove empresas de transporte coletivo, cerca de 87% das linhas de ônibus que circulam pela cidade e atende a aproximadamente 95% da área do município. Gerenciado pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) do município, o sistema de transporte urbano de Campina Grande possui 19 linhas agrupadas em quatro grupos: Circulares, Transversais, Radiais e Distritais (CIOMCG, 2019). Atualmente, o equipamento sofreu algumas mudanças em seu funcionamento, onde a edificação perdeu o caráter de integração física, pois o sistema de transportes públicos da cidade funciona agora através da integração temporal, que estabelece um período de 70 minutos para o passageiro realizar a Integração com outro ônibus em qualquer área da cidade.

### 3. METODOLOGIA

A pesquisa, classifica-se como exploratória, pois tem a finalidade de obter informações a respeito do objeto de estudo, desenvolvendo um diagnóstico, no intuito de compreender melhor a configuração do objeto de estudo. O diagnóstico se utiliza de coleta bibliográfica e documental, levantamento geométrico dos espaços, contagem de modais, análise de comportamento e de fluxos. Além disso, caracteriza-se como quanti-qualitativa, no qual seu aspecto quantitativo está relacionado ao levantamento quantificável das características dos espaços públicos, o qual se refere às contagens de modais. Quanto ao qualitativo, relaciona-se com a interpretação e entendimento destas características do espaço estudado.

A coleta de dados se deu através de quatro etapas. A primeira consiste na análise dos fluxos dos transeuntes, na qual se buscou analisar os fluxos de travessias que podem ser percebidos na área. Para isso, realizou-se três visitas, uma em cada turno do dia, com a finalidade de observar e analisar o espaço em um período de 15 minutos. Foram identificados os pontos de travessia, o volume de pessoas nesses pontos e o período de espera dos usuários para travessia nas faixas de pedestres.

A segunda etapa corresponde à análise do comportamento dos usuários que buscou compreender as atividades realizadas pelos mesmos no espaço público, os pontos onde há maior concentração de pessoas e constatar as permanências existentes no cruzamento. A terceira etapa, diz respeito à contagem dos modais, na qual durante todo um dia, os meios de transporte são contabilizados em ordem volumétrica e direcional, incluindo a observação do sentido do fluxo. Além da quantidade, destaca-se que dentre as contagens de pedestres foram considerados todos os gêneros e idades, tendo ainda contabilizado em separado a quantidade de mulheres que passaram na área. De maneira semelhante foram contabilizados caminhões, ônibus e modais de tração animal dentro das contagem de carros. Dados como esses ajudam a entender como e para que aquela área é utilizada, bem como a importância de paradas de transporte público ou carga e descarga. Ajuda ainda, a compreender o porquê de aquelas pessoas estarem ou não nesse espaço, podendo auxiliar na geração de diretrizes de planejamento para espaço público mais democrático e inclusivo. (LABRUA, 2018).

O início da contagem ocorreu antes do horário comercial e finalizando depois do horário comercial, acontecendo entre 05:00h e 20:00h, sendo contabilizados todos os meios de transporte que transitam no cruzamento das ruas Dom Pedro II e Sebastião Donato. Para que não haja influência dos finais de semana, visto que trata-se de um período em que o fluxo é reduzido, escolheu-se a quarta-feira como o dia de contagens, pois configura-se como um dia neutro por estar situado no meio da semana. O mesmo aplica-se aos feriados.

A quarta etapa é o levantamento geométrico da área de estudo, onde foram medidas as ruas, calçadas, postes, árvores e demais características do espaço urbano, com a finalidade de obter uma base cartográfica atualizada na fase de elaboração de diretrizes. Após a coleta, os dados foram sistematizados e analisados, obtendo um diagnóstico da área de estudo que serviu de base para a etapa subsequente, que corresponde a elaboração de diretrizes de desenho urbano que visem a reabilitação do cruzamento e o incentivo aos meios de transportes ativos.

## **4. DIAGNÓSTICO**

### **4.1 ANÁLISE DE COMPORTAMENTO DE PEDESTRES**

O comportamento dos pedestres foi realizado observando a permanência e o fluxo das pessoas que usam a área de estudo. Na análise de comportamento dos usuários, observou-se como permanência a presença de dois pontos de mototáxi, sendo um informal, um ponto de táxi e ambulantes que vendem produtos nos semáforos. A área se apresenta, majoritariamente, como um local de passagem de pessoas, não tendo atrativos para uma possível utilização prolongada. Os pontos de mototáxi, incluindo os que possuem motociclistas cadastrados pela prefeitura, não contam com vagas para as motos nem mobiliário adequado para este tipo de atividade, havendo a presença de bancos de madeira improvisados.

Durante a análise dos fluxos, observou-se a variação no fluxo de pedestres que transitam na área, entretanto, apesar dos diferentes horários analisados durante o dia, permanece a constância nos percursos escolhidos (figura 02). Isso pode ser percebido através da espessura das linhas que foram desenhadas em cada mapa, seguindo o padrão de quanto mais espessa, mais transeuntes. O levantamento aponta os caminhos pré-definidos e as travessias realizadas que muitas vezes não ocorrem pelas faixas de pedestres.

Figura 02: Quadro de Mapa de Fluxos



Fonte: Autores, 2019.

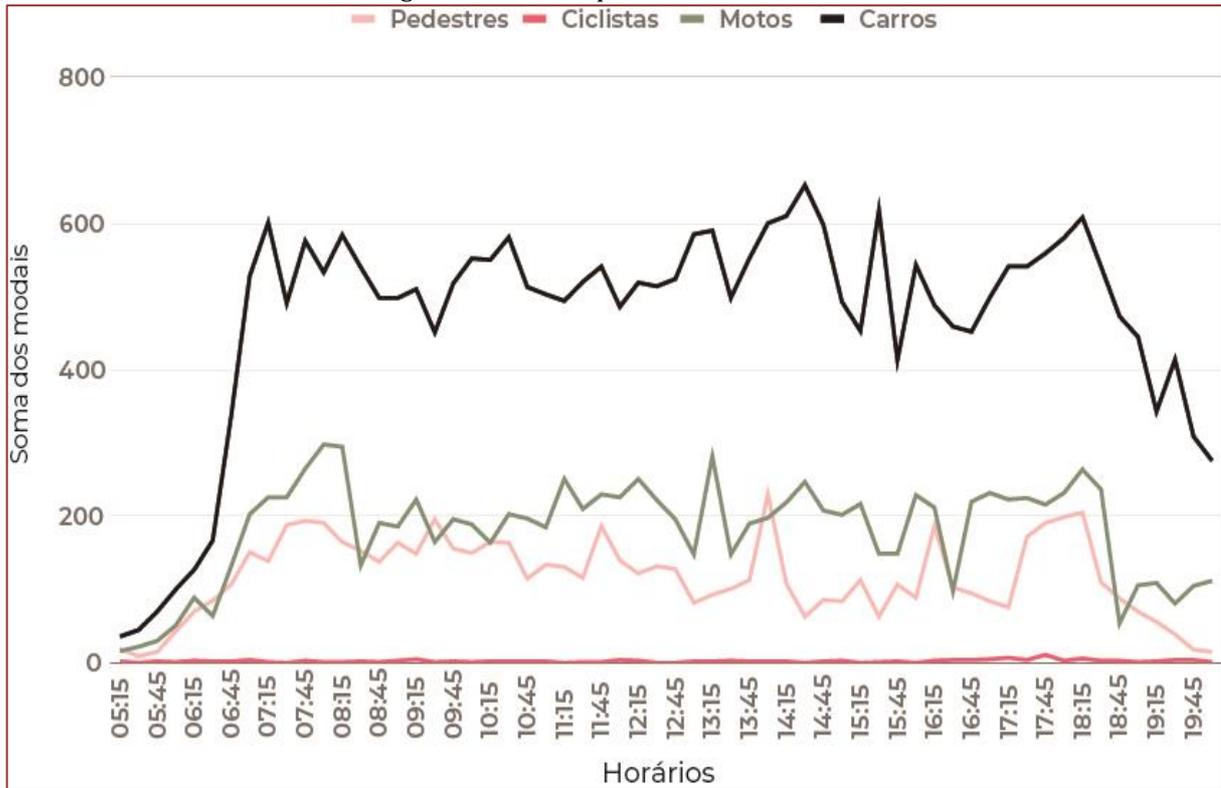
#### 4.2 ANÁLISE DA CONTAGEM DE MODAIS

Os sentidos dos fluxos analisados variaram de acordo com o modal. Para carros e motos foram estudados os quatro sentidos possíveis, já que para esses modais as leis de trânsito impõe sentidos obrigatórios para devida organização do tráfego. Enquanto que pedestres e bicicletas apresentam maior possibilidade de trajetos, tendo em vista que esses modais ou não possuem obrigatoriedade de percurso ou comumente não seguem o que está determinado no Código de Trânsito Brasileiro, já que se tratam de deslocamentos ativos. Para esses modais foram considerados 12 trajetos possíveis.

As contagens totalizaram a passagem de 7.056 pedestres ao longo do período analisado, dos quais apenas 33% são mulheres. Quanto aos trajetos, o que apresentou o maior fluxo foi o da Rua Sebastião Donato para a Rua Índios Cariris, principalmente nos intervalos de 07:00 às 08:15 e das 17:15 às 18:15, que pode-se entender como horários que compreendem início e fim de expediente de trabalho, respectivamente (figura 03). No entanto, é possível perceber no gráfico que entre as 7:00 e as 18:00, aproximadamente, há pouca variação na quantidade de veículos motorizados ao longo do dia, enquanto os pedestres apresentam uma maior variação dependendo do horário.

Com relação aos carros, foram totalizados 28.240 veículos, dentre os quais 354 eram caminhões, 1.410 eram ônibus e apenas 1 veículo era de tração animal. A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos (GOMIDE, 2006). Ainda dentro das análises de contagem dos veículos motorizados, o principal percurso escolhido pelos condutores dos carros foi novamente o da Rua Sebastião Donato para a Rua Índios Cariris. Este também foi o principal trajeto para motos, que somaram 10.847 unidades, e para bicicletas, que por sua vez representaram apenas 140 usuários utilizando o veículo. Com esses dados em mãos é possível entender de que forma pode-se incentivar e fortalecer comportamentos que favoreça a criação de um meio urbano mais democrático e sustentável (LABRUA, 2018).

Figura 03: Gráfico quantidade de modais.



Fonte: Autores, 2019

## 5. RESULTADOS

Após análise do diagnóstico, foram propostas diretrizes que englobam os diferentes modais, assim como modifica a estrutura urbana na área de forma a priorizar os pedestres e ciclistas, garantindo também uma maior eficiência do transporte público. Para isso têm-se como diretrizes gerais o alargamento das calçadas, inserção de ciclofaixa, faixas de pedestres, faixa elevada e arborização, além da diminuição da área destinada aos veículos motorizados.

Observou-se que a STTP mesmo alterando o sistema de transporte público para integração temporal, mantém a obrigatoriedade da maioria das rotas de ônibus passarem pelo Terminal de Integração, aumentando significativamente o tempo de percurso do usuário que não precisaria passar pela área para chegar ao seu destino final. Este fator interfere negativamente no funcionamento do sistema de integração temporal, sendo esse, uma das queixas mais recorrentes dos usuários do transporte público.

Concomitante a isso, observou-se que a área de intervenção apresenta inúmeras problemáticas urbanas, tais quais: a área não apresenta passeios com dimensões adequados, o que interfere na acessibilidade; às políticas públicas referentes à área não incentivam o uso de meios de transporte ativos, quando na verdade dificulta; o espaço urbano não apresenta travessias em condições adequadas, por não contar com acessibilidade e/ou continuidade; além disso, as vias não dispõem de arborização urbana suficiente e/ou adequada.

A partir destas problemáticas, foram propostas diretrizes que proporcionem acessibilidade, infraestrutura e conforto, ao mesmo tempo que colabora para uma mobilidade urbana mais democrática (figura 04). Para isso, foi elaborado um cenário urbano considerando as diretrizes existente no Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande, em especial as que estão ligadas ao sistema de transporte público do município.

Figura 04: Imagem das diretrizes gerais



Fonte: Autores,2019.

Diante disso, para o Terminal de Integração, propõe-se a modificação das rotas dos ônibus, com o intuito de reduzir a quantidade de ônibus que transitam pelo centro, sem que o seu percurso exija esse trajeto. Desta forma, tomou-se como diretriz a eliminação de uma das plataformas, modificando o sentido das rotas de ônibus que transitavam por ela e condicionando à soluções de desenho urbano que envolvem toda a área do Açude Novo (figura 05). A partir disso, obtém-se uma redução no inchaço de ônibus que passavam pelo terminal, assim como elimina o conflito dos ônibus que saem em contrafluxo do terminal em direção à Av. Floriano Peixoto.

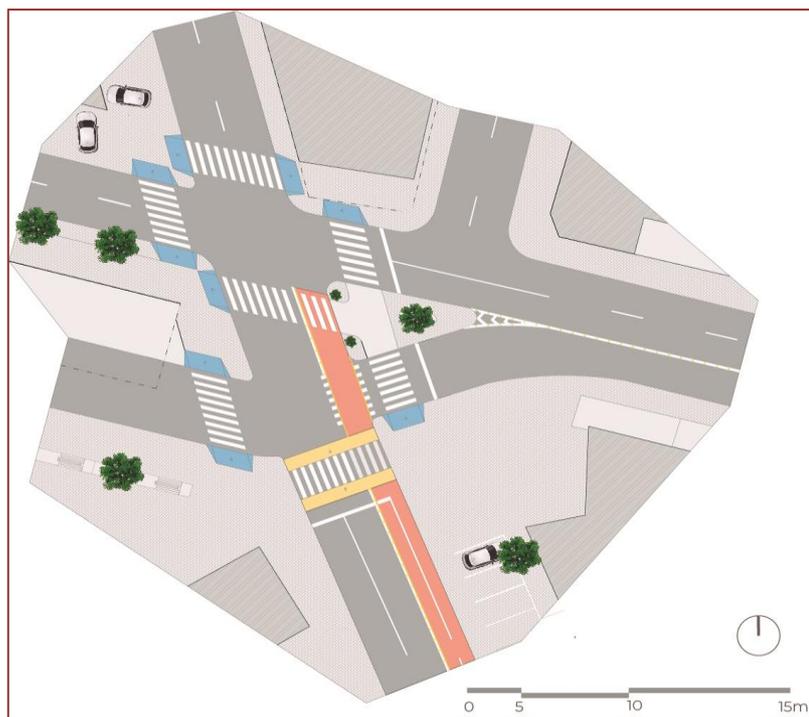
Figura 05: Quadro de fluxos atual e proposto.



Fonte: Autores, 2019.

Foi proposto a diminuição da área de bombas do posto de gasolina, de forma a recuperar o espaço da calçada, já a edificação não apresenta os recuos mínimos impostos pelo código de obras da cidade. Junto a isso, propõe-se a demolição do pórtico do Terminal possibilitando o alargamento das calçadas do cruzamento, com o objetivo de dar continuidade ao seu desenho, permitindo a circulação dos pedestres de forma simples e direta, respeitando assim, a linha de desejo natural dos mesmos (figura 06).

Figura 06: Proposta 2D.



Fonte: Autores, 2019.

Propõe-se, ainda, a inserção de uma ciclofaixa que conecte o Açude Velho à Rua Índios Cariris, dando segurança aos ciclistas que já circulam na rua e também incentivando outras pessoas a utilizarem a bicicleta como meio de transporte. No mais, toma-se como diretriz a proposta de implantação de faixas de pedestres em todos os pontos do cruzamento, compondo a ideia de facilitação da circulação dos pedestres, assim como a inserção de rampas de acordo com a NBR9050/2015, permitindo acessibilidade ao local (figura 07).

Figura 07: Comparativo entre o atual e a proposta.



Fonte: Autores 2019.

Além disso, têm-se como proposta adequar as árvores existentes na calçada do Edifício Maanaim e no canteiro central oriundo da bifurcação. Paralelo a isso propõe novas áreas verdes, visando potencializar o acesso e a permanência dos pedestres nos espaços livres ao mesmo tempo que fornece infraestrutura adequada a esse uso (figura 08).

Figura 08: Proposta Volumétrica.



Fonte: Autores, 2019.

Por fim, foi implementada uma faixa elevada entre o Terminal de Integração e o Empresarial Maanaim, visto que observou-se que essa era a linha de desejo natural dos pedestres, tornando-se ponto de conflito entre transeuntes e veículos, razão de insegurança para as pessoas (figura 07). O objetivo é a diminuição da velocidade dos veículos e o aumento da segurança dos pedestres, sem interferir no tempo de viagem do transporte público.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho aqui apresentado estudou os elementos comportamentais e físicos do cruzamento das ruas Índios Cariris, Sebastião Donato e Dom Pedro II, localizadas no entorno do Terminal de Integração de Campina Grande, PB. A partir do diagnóstico, foi possível observar que a área em análise apresenta uma configuração urbana complexa, onde apresenta inúmeras problemáticas urbanas, ligadas ao desenho urbano, acessibilidade, mobilidade urbana e políticas públicas.

Diante das análises aqui discutidas, percebeu-se que a área se destaca pelo intenso fluxo de diferentes meios de transporte, entretanto há uma clara priorização e predominância dos veículos motorizados na área, resultando em um conflito entre os diferentes modais, já que o desenho urbano do local é confuso e não permite o passeio seguro de pedestres e ciclistas. Este cenário está atrelado às características do urbanismo moderno, que prioriza o veículo motorizado individual, negligencia a escala do pedestre, ao mesmo tempo que constrói espaços públicos sem acessibilidade, e pouco convidativos.

A partir das contagens realizadas, foi possível observar a grande quantidade de meios de transporte que transitam diariamente pela área de estudo. Neste ponto, é importante salientar que, apesar da carência de infraestrutura, circulam diariamente mais de 7 mil pedestres. Por outro lado, passam mais de 28 (vinte e oito) mil carros por dia, enfatizando a priorização que é dada aos veículos motorizados individuais.

Estes dados expressam que, ainda que o cruzamento em análise possua diversas problemáticas, ele ainda é uma área bastante relevante e utilizada devido às diferentes atividades que ocorrem no local. Este fator, demonstra que o espaço carece de infraestrutura urbana adequada e uma maior atenção por parte do poder público. Diante dessas prerrogativas, é interessante reforçar a importância de estudos desta natureza, visto que a produção do espaço urbano deve ser um processo democrático e participativo, que leva em consideração as necessidades de seus usuários e põe em prioridade a qualidade de vida das pessoas.

Desta forma, as diretrizes propostas para o cruzamento se mostram eficazes, uma vez que atende as problemáticas apresentadas no diagnóstico. Buscou-se durante o desenvolvimento da proposta, apresentar diretrizes que além de responder às problemáticas estivessem alinhadas com as políticas públicas referentes a área, com o intuito de que a proposta não se limitasse apenas ao que foi diagnosticado, mas que entendesse que o processo de desenvolvimento das cidades é um processo em constante modificação.

É fundamental que o espaço seja produzido levando em consideração as instâncias dos seus usuários, baseando-se em estudos, para que assim, não haja a necessidade da constante adequação e reforma dos espaços urbanos. Desenvolver cidades, significa pensar seu espaço para as próximas décadas e esse desenvolvimento só pode se dar de forma positiva se houver um desenho urbano bem elaborado.

## REFERÊNCIAS

- [1] ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, p. 162. 2015.
- [2] CAMPINA GRANDE, Prefeitura Municipal de. Código de Obras - Lei N° 5410/13. Campina Grande, 2013. 138p.
- [3] ESTADO DA PARAÍBA. (2013) Lei n.º 5.410/13, de 23 de dezembro de 2013: Código de Obras – dispõe sobre o disciplinamento geral e específico dos projetos e execuções de obras e instalações de natureza técnica, estrutural e funcional do município de Campina Grande, alterando a Lei de n.º 4.130/03, e dá outras providências. Campina Grande: PMCG.
- [4] GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2012. 280 p.
- [5] GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. Global Street Design Guide. 2. ed. New York: Island Press
- [6] GOMIDE, Alexandre de Ávila. MOBILIDADE URBANA, INIQUIDADE E POLÍTICAS SOCIAIS. Políticas Sociais : Acompanhamento e Análise, Brasília, v. 12, n. 06, p.242-250, fev. 2006. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>>. Acesso em: 23 out. 2019.
- [7] LEITE, Carlos.; AWAD Juliana C. Marques. Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Ed. Bookman, 2012.
- [8] MARTINS, Maria de Fatima; VASCONCELOS, Ana Cecilia Feitosa; SALLES, Maria Clara Torquato. PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB:: UMA ANÁLISE À LUZ DA SUSTENTABILIDADE URBANA. Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade – Geas, Campina Grande, v. 6, n. 2, p.42-58, ago. 2017. Trimestral.
- [9] NACTO. Guia global de desenho de ruas. São Paulo: Editora Senac, 2018. 398 p.
- [10] NUNES, Dimalice. Grande trava para a mobilidade é o transporte individual. 2016. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/dialogos-capitais/grandetrava-para-a-mobilidade-e-o-transporte-individual>>. Acesso em: 21 out. 2019.
- [11] SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES (SEMOB). Estatuto da mobilidade urbana: texto básico de fundamentação do anteprojeto de lei – Documento para discussão. Brasília (mimeo), 2005. Gomide, A. A. (2006). Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Políticas sociais: acompanhamento e análise, 12, 242-250.
- [12] SPECK, Jeff. Cidade Caminhável. São Paulo: Perspectiva, 2012. 278 p.
- [13] PENA, Rodolfo Alves. Mobilidade urbana no Brasil. 2017. Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em: 22 out. 2019.
- [14] PENA, Rodolfo F. Alves. Mobilidade Urbana. 2017. Disponível em: <<http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>>. Acesso em: 22 out. 2019.
- [15] PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. Mobilidade Urbana: Desafio e Sustentabilidade. São Paulo: Mack Pesquisa, 2016. 217 p.
- [16] VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade Urbana e Cidadania. 1. ed. São Paulo: Senac São Paulo editora, 2012.

# Capítulo 3

## *Cidade, gênero e desenvolvimento local: O estudo de caso do “Solar na Praça – Feira Livre” em São João Del Rei – MG*

*Anelisa de Assis Campos*

*Benedito Anselmo Martins de Oliveira*

*Kreicy Mara Teixeira*

**Resumo:** A partir de uma análise sobre o espaço público urbano, a comunidade e suas relações, este artigo tem por objetivo tratar das trocas entre sujeitos e suas relações com o espaço a partir do estudo de caso de uma ação coletiva feminina de apropriação do espaço urbano a luz da perspectiva da economia solidária denominada “Solar na Praça – Feira Livre”, assim como os potenciais impactos da iniciativa para o desenvolvimento local do Bairro. Para tanto, foi utilizada uma pesquisa exploratória e descritiva, com a finalidade de explorar os conceitos de desenvolvimento local, economia solidária e direito à cidade, além de contemplar a história de idealização da feira. Trata-se de uma iniciativa que partiu de um grupo de mulheres que busca, a partir da ação, ocupar uma das praças do Bairro Solar da Serra, localizado na cidade de São João Del Rei – MG, com atividades relacionadas à recreação infantil, apresentações artísticas e culturais, prática de exercícios físicos e ao estímulo e práticas de economia solidária entre artesãos e moradores do Bairro, promovendo o desenvolvimento local e uma maior integração na comunidade por meio da apropriação do espaço urbano, além de sugerir indicadores positivos através da articulação e consolidação para as iniciativas numa perspectiva de gênero.

**Palavras-chave:** Espaço público; Feiras urbanas; Economia solidária; Desenvolvimento local; Gênero.

## 1. INTRODUÇÃO

A consciência e valorização por parte da população sobre a importância da cidade e suas relações territoriais são essenciais no processo de desenvolvimento e transformação das próprias cidades. Para Harvey (2014), o tipo de cidade que se almeja está diretamente relacionado “ao tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos” (HARVEY, 2014, p.28). Sendo assim, ao explorar suas potencialidades e possibilidades de apropriação por meio de uma participação popular efetiva, a sociedade acaba por colaborar positivamente na construção de ambientes urbanos mais vivos e no próprio desenvolvimento local, seja da comunidade, do bairro ou da própria cidade.

Também aliado à temática urbana, o “direito a cidade”, (LEFEBVRE, 1968), é colocado em pauta como um direito coletivo em prol dos direitos fundamentais à vida como moradia, segurança, igualdade, liberdade, lazer, além da própria cidadania e do bem estar de todos. Segundo Harvey (2014) o direito à cidade reivindica o exercício de um poder coletivo sobre a urbanização, e “é, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos” (HARVEY, 2014, p.28).

O espaço da cidade quando apropriado de forma efetiva e coletivamente por seus usuários, traz vida, movimento e estimula relações. As necessidades de vida individuais e coletivas sejam de trabalho, educação ou lazer, juntamente com o olhar de mundo e tipos de relações que se almeja, moldam as relações de apropriação e uso do espaço urbano, em especial o espaço público, tido com um lugar de liberdade, do discurso e da ação. Sendo assim, “a sociedade é o elemento indiscutível do espaço público, seu aspecto essencial, pois determina o uso e função do espaço a partir de sua apropriação” (MAIA, et. Al, 2019, p.1).

A comunidade é o local onde os sujeitos desenvolvem a maioria de suas atividades criativas e produtivas. Desta maneira, comunidades organizadas e com bom nível de informação podem contribuir favoravelmente em decisões que lhe afetam diretamente, desempenhando um importante papel na criação de uma formação segura e sustentável.

A economia solidária pode ser uma dessas atividades, pois baseia-se em uma forma de organizar a produção e a comercialização cujo objetivo central não está na questão da renda, mas na importância do trabalho coletivo e dos impactos e mudanças que isso pode gerar a partir da cooperação (OLIVEIRA, 2006). Simultaneamente a essas ações, a partir da economia solidária, também pode-se trabalhar aspectos relativos às relações na comunidade com espaço e sociedade, buscando sempre transformar outros aspectos da realidade em que elas estão vivendo, como as formas de consumo, conscientização sobre desperdícios e esgotamento de recursos, entre outros.

Sendo assim, a partir de uma análise sobre o espaço público urbano, a comunidade e suas relações, este artigo tem por objetivo tratar das trocas entre sujeitos e suas relações com o espaço a partir do estudo de caso de uma ação coletiva feminina de apropriação do espaço urbano na perspectiva da economia solidária, denominada “Solar na Praça – Feira Livre”. E, ainda, destacar os potenciais impactos da iniciativa para o desenvolvimento local do bairro. Para tanto, foi utilizada uma pesquisa exploratória e descritiva com a finalidade de explorar os conceitos de desenvolvimento local, economia solidária e direito à cidade.

## 2. METODOLOGIA

Os resultados apresentados neste artigo, referem-se à parte dos resultados preliminares da dissertação de mestrado da autora, com a orientação do coautor deste artigo. A pesquisa esta que se encontra em andamento, e, portanto, os resultados são provenientes de sua primeira etapa, desenvolvida até o momento.

A pesquisa busca identificar como a apropriação coletiva e feminina do espaço público, por meio da feira livre, pode contribuir tanto na proposição de mudanças no modo como as cidades são desenhadas e planejadas, quanto nos modelos até então definidos por feiras de economia solidária, considerando a correlação entre a economia solidária e a retomada do uso do espaço público a partir de demandas femininas. Portanto, trata-se de uma pesquisa social qualitativa, uma vez que busca compreender uma realidade particular na sua complexidade, ou seja, a influência mútua dos atores sociais na construção de sua realidade (FRASER e GONDIM, 2004, p.142).

Uma vez que a pesquisa concentra a atenção em um determinado objeto de estudo, o “Solar na Praça – Feira Livre”, a fim de identificar suas particularidades e possibilitando uma verificação dos fenômenos a serem pesquisados, optou-se pelo estudo de caso, que segundo Yin (2005, p.32) “é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real” e, portanto, tem como objetivo aumentar o potencial emancipatório das experiências estudadas.

A primeira etapa da pesquisa, da qual será apresentada parte dos resultados obtidos, caracteriza-se como exploratória, uma vez que se fez necessário adotar técnicas de aproximação com os sujeitos e com realidade do objeto de estudo afim de, segundo Gil (2008) esclarecer e desenvolver conceitos e ideias. Este tipo de pesquisa possui caráter de aproximação, e por isso constitui a primeira etapa de uma investigação mais ampla. Para isso, optou-se, também pela técnica de observação simples em algumas das feiras e reuniões realizadas mensalmente no ano de 2019, por meio de conversas informais com as idealizadoras e feirantes participantes, objetivando uma aproximação e maior abertura para compreensão da realidade dos sujeitos e da proposta do projeto.

Para Gil, entende-se por observação simples, “aquela em que o pesquisador, permanecendo alheio à comunidade, grupo ou situação que pretende estudar, observa de maneira espontânea os fatos que aí ocorrem”. Sendo assim, essa técnica de aproximação em fase exploratória, desempenha de acordo com Gil (2008), papel imprescindível no processo de pesquisa, uma vez que utiliza dos sentidos para adquirir os conhecimentos necessários para o cotidiano, além de que, por meio da subjetividade, auxilia na percepção dos fatos e consequentemente na formulação do problema e construção das hipóteses ou questões de pesquisa.

Sendo assim, por meio da observação simples objetivou-se colher informações de cunho exploratório a fim de desenvolver hipóteses, aperfeiçoar ideias e recolher informações sobre a dinâmica da feira e das reuniões coletivas entre os participantes, a forma de comunicação e tomada de decisões e sua organização quanto aos fatores organizacionais, infraestrutura e divulgação. Por meio de conversas informais com feirantes e idealizadoras da feira, buscou-se identificar as motivações para a idealização do projeto e de que forma a iniciativa tem baseado nos princípios da economia solidária.

Portanto, esta análise de dados e informações foi desenvolvida de forma descritiva, para que se observassem quais são as potenciais mudanças econômicas, urbanas e sociais com a implantação da feira e o impacto da iniciativa para o desenvolvimento local. A metodologia de estudos e coleta de dados foi desenvolvida em 03 etapas durante um período de 04 meses (março/2019 - junho/2019), a partir de revisão bibliográfica dos temas relevantes para aprofundamento teórico, coleta de dados por meio de observação simples em 03 momentos - sendo dois durante a realização da feira nos meses de abril e junho de 2019 e um em uma das reuniões mensais de grupo de expositores no mês de junho de 2019 - e, por fim, a síntese dos dados e formulação das análises.

### 3. CONTEXTUALIZAÇÃO<sup>1</sup>

A cidade de São João del Rei, surgiu no século XVIII, está localizada na região do Campo das Vertentes em Minas Gerais, e pode ser considerada uma cidade em transição de pequeno a médio porte<sup>1</sup> contando, de acordo com o último senso do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2010, com uma população de 84.469 pessoas, sendo que a população estimada para o senso de 2020 é de 90.082 pessoas, em um território de aproximadamente um milhão e quinhentos mil quilômetros quadrados.

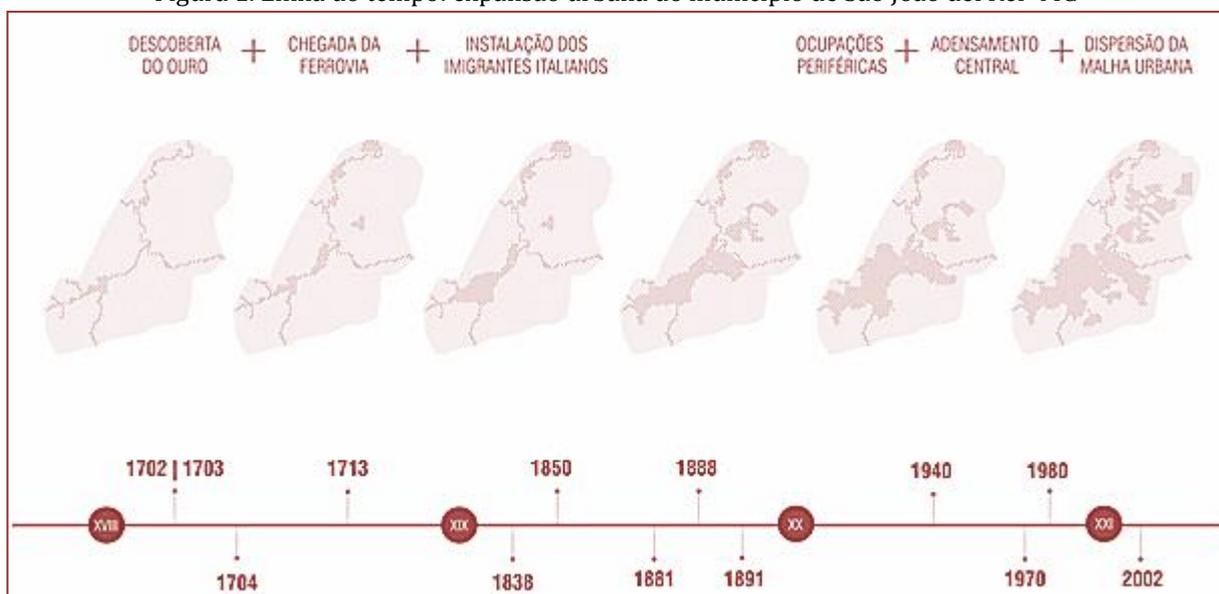
<sup>1</sup>As análises contidas neste capítulo são provenientes da pesquisa realizada pela autora no ano de 2018, denominada “Sistemas de Espaços Livres como instrumento para a Reabilitação Urbana do bairro Colônia do Marçal, em São João del Rei –MG, pela Universidade Federal de São João del Rei.

---

<sup>1</sup> Segundo COTA e DIÓRIO, o município de São João del Rei, embora não tenha alcançado a população de 100.000 habitantes e por isso “enquadra-se na categoria de município de pequeno porte, qualitativamente o mesmo vem apresentando características de cidades de médio-porte: 1) crescimento demográfico significativo nos últimos anos, atraindo pessoas em busca de emprego e renda; 2) vem assumindo a função de centro polarizador de atividades e articulador de território, tornando-se pólo das cidades de seu entorno, chegando a estabelecer com alguns deles certa conurbação, adquirindo relevância crescente na rede urbana brasileira (COTA e DIÓRIO, 2012). Sendo assim, uma vez que atua como polo articulador de atividades entre as cidades de seu entorno, o município também incorpora uma população flutuante densa que mantém relações cotidianas com São João del Rei. Como exemplo pode-se citar que a Cidade de Santa Cruz de Minas que possui uma população de 7.865 pessoas (IBGE, 2010).

Analisando seu contexto histórico (FIGURA 1) é importante considerar os três fatores que impulsionaram o início das ocupações urbanas da cidade no século XVIII e XIX, e também as ocupações periféricas em consequência do adensamento central já no século XX - que refletem hoje na dispersão da malha urbana para bairros cada vez mais afastados. Estes três fatores são: o ciclo do ouro, a instalação das indústrias e da ferrovia e a chegada dos imigrantes italianos na cidade.

Figura 1. Linha do tempo: expansão urbana do município de São João del Rei- MG



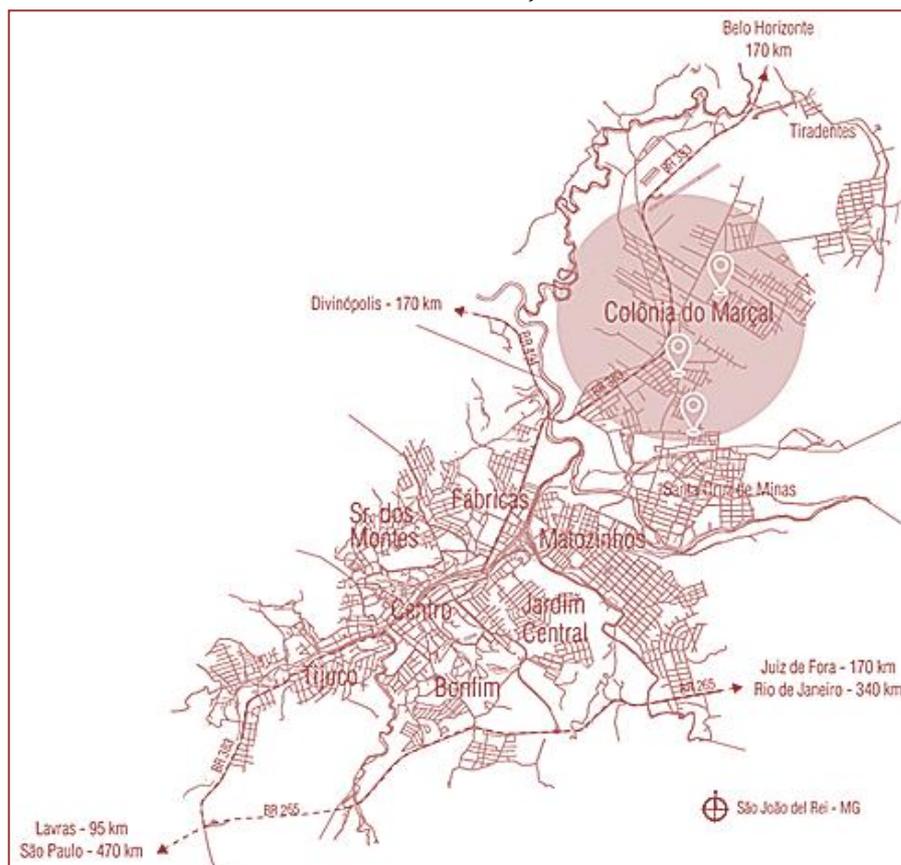
Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O território urbano da cidade é constituído por uma região central, composta de bairros mais antigos que concentram as atividades econômicas, comerciais e equipamentos urbanos, e por regiões periféricas, separadas por elevadas distâncias ausência de áreas públicas, mobilidade reduzida, e infraestrutura de comércio e serviços em processo de consolidação, como é o caso do grande bairro a Colônia do Marçal, em que se localiza o loteamento Solar da Serra, no qual se encontra a praça ocupada para implantação da feira.

De acordo com o último censo do IBGE, o bairro Colônia do Marçal pode ser considerado o terceiro maior bairro da cidade, representando 11% da população, predominantemente de jovens e adultos. Possui um alto índice de ocupação residencial e embora tenha um conjunto significativo de moradores antigos, também houve um aumento da população local nos últimos cinco anos.

Nota-se por meio do mapa apresentado, que tanto em escala municipal quanto local, há uma carência por espaços públicos (FIGURA 2), sejam eles destinados às práticas de atividades esportivas e recreativas, bem como áreas propensas para atividades coletivas como feiras, festas religiosas de bairro e apresentações culturais. Além disso, embora haja uma vasta extensão territorial e aproximação com as áreas rurais, e, portanto, uma elevada porcentagem de áreas verdes, nota-se no bairro uma carência por espaços públicos apropriados à práticas coletivas de lazer e socialização.

Figura 2. Mapa divisão territorial de São João del Rei com destaque para espaços públicos no Bairro Colônia do Marçal.



Fonte: Base cartográfica AutCadSJDR, editado pela autora, 2020.

#### 4. O ESPAÇO PÚBLICO E A CONSTRUÇÃO DE PRÁTICAS COLETIVAS

Sob a ótica do desenvolvimento urbano das cidades brasileiras, nota-se uma similaridade no surgimento das primeiras ocupações a partir de eixos naturais estruturantes ou núcleos onde as funções mais necessárias para sua organização ficavam concentradas, como as atividades comerciais, habitações e serviços. A partir dessas primeiras ocupações outras áreas surgem como reflexo da expansão urbana, e novas relações tanto de organização quanto de apropriação também passam a fazer parte do cotidiano das pessoas e características das cidades, como os espaços públicos.

Os espaços públicos das cidades são áreas urbanas que oferecem, ou ao menos deveriam oferecer aos usuários, maiores possibilidades de interação com o próprio meio urbano e com as demais pessoas, assim como em suas relações entre si e com o entorno, considerando que “o espaço não é uma coisa nem um sistema de coisas, senão uma realidade relacional: coisas e relações juntas” (SANTOS, 2012, p. 30). É lugar onde a vida acontece através das trocas cotidianas de seus usuários e os usos e funções do espaço são determinados pela apropriação da sociedade (MAIA, et. Al, 2019, p.1).

Nessa perspectiva, podemos afirmar que o espaço público aparece como o lugar da realização concreta da história individual como história coletiva, pela mediação dos lugares de realização da vida. O conceito de espaço público, portanto, liga-se a uma práxis determinada, ela própria invadida por conteúdos simbólicos. O espaço público revela o uso e este se liga às determinações da troca social em sua objetividade subjetividade, material e simbólica. (CARLOS, 2015, p. 132).

Jan Gehl, ao abordar a dimensão humana e o esquecimento de suas relações com o espaço público e a cidade, faz uma crítica e apelo por um planejamento e política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, reforçando a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta (GEHL, 2014). Para o autor, o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e

oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas (GEHL, 2014), nesse sentido, os espaços públicos tornam-se elementos “imprescindíveis ao exercício da cidadania e à manifestação da vida pública, lugares onde deveriam estar assegurados os direitos do cidadão ao uso da cidade” (ABRAHÃO, 2008, p. 16) além do direito à segurança, informação, circulação e acesso à estrutura urbana.

Se no espaço público tanto atividades e atores reforçam relações sociais entre sociedade e cidade, entende-se que “ele acaba por estimular as ações coletivas e atuar de forma preponderante na construção da cidadania” (GONÇALVES, et. All. 2019, p.2) e também demonstra como é colocado por Gehl, as oportunidades de reforçar a sustentabilidade social.

Se a vida na cidade é reforçada, criam-se as pré-condições para fortalecer todas as formas de atividade social no espaço urbano. Atividades sociais exigem a presença de outras pessoas e incluem todas as formas de comunicação entre as pessoas no espaço público. Se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais. Se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece. (GEHL, 2014, p. 22).

Porém, para que haja apropriação e trocas sociais no espaço público, é fundamental a compreensão sobre a importância da comunidade e do próprio território no seu processo de desenvolvimento e transformação. Um espaço público pouco utilizado pela população local, em muitas das vezes é reflexo de uma precária infraestrutura do entorno ou das raras oportunidades de apropriação pela comunidade. Sendo assim, o direito à cidade sendo ele mais coletivo do que individual “surge basicamente das ruas, dos bairros, como um grito de socorro e amparo de pessoas oprimidas em tempos de desespero” (HARVEY, 2015, p.15), desespero este que pode ser relacionado às diferenças socioeconômicas da sociedade contemporânea que refletem em diferenças sócio espaciais.

O “Solar na Praça - Feira Livre” é um projeto idealizado por cinco mulheres artesãs que acreditam na força dos trabalhos manuais para desbravar caminhos coletivamente. A ideia surgiu no final de 2018, com o intuito de despertar o interesse da comunidade pela prática de atividades voltadas ao consumo consciente, além de promover o desenvolvimento local no bairro. O primeiro encontro entre as idealizadoras ocorreu em janeiro de 2019 e a primeira feira foi realizada no dia 07 de abril de 2019, das 09h às 13h e contou com a participação de 24 feirantes.

A escolha pela Praça Dr. Ovídio Vicentini (FIGURA 3), ocorreu primeiramente, pela carência de espaços públicos no bairro. Além disso, o grupo percebeu que a Praça possuía potencial para ser ocupada, uma vez que é arborizada, possui gramado, áreas planas, porém não havia uma apropriação pelos moradores, o que dava ao local uma ambiência de abandono, vazio, sem vida (FIGURAS 4 e 5).

Figura 3. Mapa do territorial do bairro Colônia do Marçal com destaque para o bairro Solar da Serra e recorte da Praça Dr.Ovídio Vicentini.



Fonte: Elaborado pela autora, base GoogleMaps 2019.

Figura 4. Praça Dr. Ovídio Vicentini



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Figura 5. Praça Dr. Ovídio Vicentini



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Sendo assim, o potencial do local unido à necessidade de um ambiente para a realização da Feira, resultou na escolha da Praça, uma vez que uma das diretrizes iniciais do projeto era a ocupação de um espaço no bairro Solar da Serra (FIGURA 6), já que a maioria das artesãs idealizadoras vive com suas famílias, e também diagnosticaram uma grande presença de artesãos no bairro. Sendo assim, de acordo com uma das idealizadoras “as coisas se encaminharam de forma orgânica, uma vez que o próprio espaço puxou a necessidade pela ocupação e uso”.

As praças públicas, levando-se em conta os diversos aspectos que as envolvem, como definição, concepção e função, sofreram significativas mudanças ao longo dos tempos. No que tange ao uso, em sua trajetória histórica, as praças eram locais de encontro e convivência, para difundir e trocar conhecimentos e bens, e que permitiam discussões políticas e cotidianas. Lamas (1993), fala da praça como algo mais do que um espaço envolto de infraestruturas e focalizando-se na sua funcionalidade, definindo a praça como o lugar público intencional de permanência, encontro, comércio e circulação, funcionando ainda como palco

para acontecimentos festivos, comemorações e manifestações. Kevin Lynch (1981) sugere que a praça deve ser entendida como um foco de atividade no coração de uma área urbana. (MORAES, et.al.2019, p. 1-2).

Figura 6. Segunda edição “Solar na Praça - Feira Livre” em maio de 2018



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Como já mencionado, a iniciativa partiu de um grupo de cinco artesãs e também expositoras, que trabalham com produtos que variam desde alimentos e cerâmica, até artesanatos em tecido, com bordados, costura e reciclagem de retalhos de tecidos. Das cinco artesãs, quatro são mães de crianças na faixa etária entre 2 a 8 anos.

A maternidade aliada à preocupação com a criação dos filhos e suas relações com a comunidade, com os alimentos e suas atividades educacionais, foi um dos principais fatores que motivaram o desenvolvimento da ideia. Existe uma preocupação pelas mães com a criação dos filhos de forma que não fiquem apenas em casa, possam brincar na rua e coletivamente, tenham conhecimento dos espaços públicos do bairro, façam amizades com a vizinhança e atividades ao ar livre, além da possibilidade do contato com o cultivo e consumo de alimentos saudáveis. Segundo uma das idealizadoras do projeto, a feira e ocupação da praça seriam formas de despertar nas crianças a curiosidade por brincadeiras, atividades e momentos compartilhados com a comunidade e com o espaço público. Sendo assim, o foco em reservar áreas no local da feira que sejam para a apropriação infantil, como o gramado e o parquinho, são pontos norteadores na distribuição e organização dos espaços da feira.

Sendo assim, nota-se que o propósito da ocupação vai além de necessidades individuais para a obtenção de renda, e se estende a ações que estimulam o contato entre a comunidade e espaço público (FIGURA 7) por meio de práticas coletivas, com atividades relacionadas à recreação infantil, apresentações artísticas e culturais, prática de exercícios e ao estímulo e práticas de economia solidária entre artesãos e moradores do bairro, promovendo o desenvolvimento local e uma maior integração na comunidade por meio da apropriação do espaço urbano, além de sugerir indicadores positivos por meio da articulação e consolidação para as iniciativas numa perspectiva de gênero, uma vez que o trabalho e cotidiano feminino, muito relacionado às atividades de cuidado, demandam que o espaço público e a própria infraestrutura urbana, proporcionem condições de segurança, acessibilidade e de um uso plural, que contemple as demandas não só femininas, mas também de demais grupos invisibilizados, como idosos, crianças, portadores de necessidades especiais, entre outros.

Figura 7. Ocupação do espaço público pelas atividades realizadas na feira



Fonte: Página do Facebook do Projeto Solar na Praça- Feira Livre, 2018.

Desta forma, a ocupação da praça estimula novas formas de se pensar e ‘re’pensar o planejamento urbano, por meio da reivindicação do direito a cidade sob uma perspectiva de gênero dando voz às mulheres para a reivindicação da função social do espaço que é produzido dentro de uma lógica excludente.

## 5. A PRÁTICA DA ECONOMIA SOLIDÁRIA

Jan Gehl trás em seu livro *Cidade para Pessoas* o conceito de sustentabilidade social e aponta que ações e políticas públicas também são fatores que por meio de planos voltados para a sustentabilidade social, podem contribuir na criação de cidades mais vivas e que atendam de forma mais democrática e acessível todos os grupos da sociedade, uma vez que o desenvolvimento urbano pode afetar muitos dos aspectos dos cotidianos das pessoas e poderá ter impacto sobre as gerações futuras.

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte do seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade (...) e também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acessos iguais para que encontremos “outras pessoas” no espaço público. (GEHL, 2013, p.109).

De acordo com o autor, os esforços devem ser focados não só nas estruturas físicas e espaciais, mas também nos aspectos sociais e culturais dos grupos que compõem a população da cidade, do bairro ou dos espaços em que se irá projetar, alcançando então cidades mais vivas, democráticas e dinâmicas.

A sustentabilidade social descrita por Gehl pode ser identificada no processo de diagnóstico com a comunidade e observação das demandas coletivas para a viabilização da ideia e também na dinâmica de comunicação e relações já existentes entre a própria comunidade local. Há entre os moradores do Bairro Solar da Serra um “grupo” formado a partir do sistema WhatsApp de comunicação, que é utilizado como instrumento de compartilhamento de informações e discussões sobre o cotidiano do Bairro, as carências e problemas locais, ações e iniciativas coletivas, e divulgação de trabalhos e serviços que oferecem.

A partir das observações sobre as temáticas abordadas no citado “grupo” - com foco na divulgação de serviços e produtos feitos artesanalmente - a ideia se fortaleceu, uma vez que a Feira realizada no próprio Bairro poderia ser uma oportunidade de divulgação e venda de muitos dos produtos naquele “grupo” já eram divulgados, movimentando e fortalecendo a economia local, além de contribuir com geração de renda para as famílias do bairro. Houve também uma consulta prévia à comunidade local, por meio de formulário online divulgado pelas organizadoras no “grupo” do Bairro, a fim de entender a adesão e aceitação dos moradores do Solar da Serra, no qual, segundo dados fornecidos pela organização, 98% das respostas foram positivas<sup>2</sup>.

A proximidade que interessa ao geógrafo não se limita a uma mera definição das distâncias; ela tem a ver com a contiguidade física entre pessoas numa mesma extensão, num mesmo conjunto de pontos contínuos, vivendo com a intensidade de suas inter-relações. Não são apenas as relações econômicas que devem ser apreendidas numa análise da situação de vizinhança, mas a totalidade das relações. É assim que a proximidade, diz J. L. Guigou (1995, p.56), “pode criar a solidariedade, laços culturais e desse modo a identidade”. (SANTOS, 2014, p.318).

Além do fortalecimento de identidades que é citado por Santos (2014), o zelo pelas inter-relações na comunidade e com a aproximação da vizinhança em prol do fortalecimento da economia local por meio processos de cooperação, diálogo e autogestão, refletem em dois dos princípios da feira, sendo ele a disseminação e prática da economia solidária.

A economia solidária é segundo Singer (2000, p.13), “um modo de produção e de distribuição alternativo ao capitalismo”, que só será perceptível através de sua utilização tanto na esfera política quanto econômica. O autor entende a economia solidária como mais uma estratégia de luta do movimento popular e operário contra o desemprego e a exclusão social, afirmando que

A construção da economia solidária é uma destas estratégias. Ela aproveita a mudança nas relações de produção provocada pelo grande capital para lançar os alicerces de novas formas de organização da produção, à base de uma lógica oposta àquela que rege o mercado capitalista. Tudo leva a acreditar que a economia solidária permitirá, ao cabo de alguns anos, dar a muitos, que esperam em vão um novo emprego, a oportunidade de se reintegrar à produção por conta própria individual ou coletivamente. (SINGER, 2000, p.138).

Apesar dos dados mostrarem que os homens são maioria na economia solidária<sup>3</sup>, na prática, tem-se uma percepção que a maior participação é das mulheres. Todavia, isso quer dizer que ainda existe uma invisibilidade muito grande do trabalho delas, mesmo em um tipo de economia mais igualitária, como é na chamada economia solidária.

Por meio da economia solidária tem-se outra forma de organizar a produção, de organizar a comercialização, cujo objetivo central não está na questão da renda, mas na importância do trabalho coletivo e nos impactos e mudanças que isso pode gerar a partir de pessoas trabalhando juntas, e, ao mesmo tempo, como isso tem que estar vinculado a uma relação com a comunidade, com o espaço em que elas vivem, buscando sempre transformar outros aspectos da realidade em que elas estão vivendo.

Entretanto, para se construir esta chamada “outra economia”, deve-se contar com a disposição de aprender e experimentar, da adesão aos princípios de solidariedade, da igualdade e de uma democracia, que depende também da disposição das pessoas em seguir os seus princípios (SINGER, 2002).

---

<sup>2</sup> A elaboração e recolhimento de dados sobre a pesquisa de aceitação com a comunidade foram realizados pelas organizadoras, sendo assim não houve interferência da pesquisadora nem conferência de dados nesta etapa de trabalho. O formulário digital contou com perguntas relacionadas ao interesse em frequentar e ter uma feira no próprio bairro, frequência ideal para a realização, dia e horário mais adequados, produtos de maior interesse da comunidade e atividades potenciais para inserção na programação.

<sup>3</sup> Dados da pesquisa disponível em: <http://www.ipea.gov.br/acaosocial/index.html>.

De acordo com observações e informações sobre as idealizadoras do “Solar na Praça – Feira Livre”, todas possuem afinidade ideológica com os princípios da economia solidária, além de já terem contato anteriormente com trabalhos coletivos, práticas de escambo e troca, além de participação em eventos como o Fórum de Economia Solidária do Município de São João del Rei, bem como com o uso de metodologias organizacionais horizontalizadas. Além disso, existe por parte das organizadoras o interesse em “despertar” uma reflexão sobre o consumo individual e coletivo que interferem nos hábitos de vida da população e sobre a forma de como se desenvolve e se movimenta a economia no Bairro e na comunidade.

A valorização do trabalho de cada participante é algo muito forte que para as organizadoras do “Solar na Praça – Feira Livre”, é fundamental que seja mantido. Além das atividades culturais como teatro para as crianças, recreação e apresentações musicais, a programação também conta com práticas de yoga, oficinas realizadas por artesãos locais, pelas próprias crianças e Projetos de Extensão Universitária da UFSJ - Universidade Federal de São João del Rei<sup>4</sup>. Ao longo das primeiras edições da Feira, as atividades foram diversas e consequentemente, a ocupação da Praça também passou por alterações e testes, de acordo com a funcionalidade de cada espaço para cada atividade específica, resultando em propostas de *layouts* distintas. Por fim, destaca-se o crescimento, segundo organizadoras do “Solar na Praça – Feira Livre”, do público e da movimentação de pessoas já nas primeiras edições da Feira, o que necessitou a ampliação do espaço para exposição dos produtos e uma maior apropriação das áreas gramadas da Praça.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do estudo realizado depreende-se que o “Solar na Praça – Feira Livre” é uma iniciativa de autogestão ou auto governança, onde as idealizadoras tiveram uma grande preocupação com o Bairro.

As principais diretrizes desta iniciativa são, dentre outras: a ocupação da praça de forma ampla, coletiva e democrática; apropriação infantil e vivências no espaço público pelas crianças; repensar o consumo; evitar o desperdício; estimular a economia solidária, o desenvolvimento local e o protagonismo feminino.

A iniciativa surgiu de cinco mulheres - mães e artesãs - que propuseram uma nova maneira de se fazer economia e ocupar o espaço público. A maioria das artesãs que fazem parte da iniciativa, auxiliam na sua organização e dividem as tarefas por meio de grupos de trabalho, para que assim todas se sintam organizadoras e não apenas participantes. Embora o espaço conte com a participação masculina de alguns artesãos, segundo as idealizadoras a iniciativa, esta será sempre com base no protagonismo feminino, o que foi constatado durante o período de acompanhamento e estudo do Projeto para elaboração desta pesquisa e que, posteriormente tornou-se um pré-requisito para registro de novas participantes e feirantes.

Uma das decisões adotadas para a realização da Feira, de acordo com as idealizadoras, durante os primeiros meses do Projeto, foi não requerer Alvará de Licença para Funcionamento que é expedido pela Prefeitura, para a utilização da praça. A intenção por meio do uso do espaço público para a realização da Feira, sem precisar da solicitação do citado tipo de Alvará, é a de que, por meio da ocupação urbana, seja despertado um sentimento de pertencimento e zelo pelo local pelos seus próprios habitantes da cidade e, principalmente, pelos moradores locais.

A construção coletiva viabiliza o trabalho das mulheres e ao mesmo tempo aproxima a comunidade local, promovendo um espaço de trocas, conversas, cultura e boa comida e fortalecendo, assim, a prática da economia solidária.

A economia solidária é construída baseada em outros valores que não os hegemônicos do sistema capitalista tradicional. Possui princípios como o do comércio justo, da ética, da produção limpa e responsável com o meio ambiente (sustentabilidade), responsabilidade com a vida de quem vai consumir, além da inclusão social e econômica que valoriza o trabalho e a produção local. Valores estes que são contemplados pelo “Solar na Praça - Feira Livre”.

Assim, pode-se perceber a partir do exemplo do estudo de caso, que já existe uma mudança na forma de pensar da sociedade, não apenas de quem faz, mas de quem consome o produto, visto que hoje, ao frequentar a Feira, pressupõe-se que haja valorização e prestígio por parte dos moradores da comunidade, sobre os produtos e serviços ali expostos e comercializados.

---

<sup>4</sup> Projeto de Extensão Saberes da Terra que oferece oficinas de produção de adobe e tintas a base de terra.

Também é perceptível que passe a acontecer um reconhecimento, mesmo que de forma gradual, por parte da população sanjoanense e que se vislumbre a possibilidade de se estabelecer relações comerciais que não estejam vinculadas exclusivamente ao objetivo do lucro, todavia promovendo melhorias na qualidade de vida e conseguinte o desenvolvimento local.

Por fim, nota-se que embora a iniciativa esteja acontecendo e já possua sinais de crescimento, para a concretização e permanência da Feira, as aqui chamadas idealizadoras ou organizadoras, deverão enfrentar, junto com as suas outras companheiras e companheiros, desafios no sentido de permanecerem na estratégia da construção coletiva que embora ainda passe por dificuldades, será o grande pilar de sustentação e fortalecimento do Projeto, que tem como propósito fundamental valorizar uma nova forma de fazer economia e o direito de ocupar um espaço público que também é feminino.

## REFERÊNCIAS

- [1] ABRAHÃO, S. L. Espaço Público, do urbano ao político. São Paulo: Annablume/ Fapesp, 2008.
- [2] CAMPOS, A. A. Sistema de espaços livres como instrumento para reabilitação urbana do bairro Colônia do Marçal – SJDR, MG. Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de São João del Rei. São João del Rei, 2018.
- [3] CARLOS, A. F. A. A Condição Espacial. São Paulo: Contexto, 2015.
- [4] COTA, D. A.; DIÓRIO, A. C. D. Cidade intermédia e rede urbana: o caso de São João del Rei, MG. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v. 21, p. 66-84, 2014.
- [5] COTA, D. A.; DIÓRIO, A. C. D. (2012). Crescimento urbano na “pequena-média” São João Del Rei, MG: notas preliminares de uma pesquisa. Anais do XII Seminário Internacional Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII). Belo Horizonte, 01 a 04 de outubro de 2012.
- [6] GEHL, J. Cidade para as pessoas. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- [7] GONÇALVES, R. G. Uma utopia chamada espaço público: sobre conflitos urbanos e negação da diversidade. Anais XVIII ENANPUR 2019.
- [8] HARVEY, D. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- [9] INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Cidades, Minas Gerais, São João del Rei. Disponível em: <cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: Junho de 2019.
- [10] LLEWELLYN, S.; NORTHCOTT, D. The “singular view” in management case studies qualitative research in organizations and management. An International Journal, v. 2, n. 3, p. 194-207, 2007.
- [11] MAIA, R. F.; SANTOS, C. G. Espaço Público e Urbanidade: expressões da cotidianidade no Centro de Maceió-AL. Anais XVIII ENANPUR 2019.
- [12] MORAIS, M. C. et. all. Praça Viva - Vivências no espaço público. Anais XVIII ENANPUR 2019.
- [13] OLIVEIRA, B. A. M. de. As cooperativas populares e seus desafios, limites e possibilidades : casos de cooperativas da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ. Tese de Doutorado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 175 p.
- [14] SANTOS, M. Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2012.
- [15] SILVA, E. L; MENEZES, E. M. Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação. 4 ed. Florianópolis: UFSC, 2005.
- [16] SINGER, P.; SOUZA, A. R. (Org.). A Economia Solidária no Brasil: a autogestão como resposta ao desemprego. São Paulo: Contexto, 2000.
- [17] Introdução à Economia Solidária. São Paulo: Perseu Abramo, 2002.
- [18] YIN. R. K. Estudo de caso: planejamento e métodos. 3 ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

# Capítulo 4

## *Habitus, disciplina e contraconduta: A provocação do pole dance no espaço público visto sob a perspectiva da sociologia urbana*

*Laura Fonseca de Castro*

**Resumo:** Este trabalho explora criticamente os aspectos que limitam as liberdades individuais e coletivas no que se refere ao uso do espaço urbano ao discutir as normas de conduta que insidem sobre os corpos que usam as estruturas físicas da cidade de modos diferentes daquele estabelecido para a “sociedade disciplinar”. Esse conceito, desenvolvido por Michel Foucault, é articulado com a discussão acerca dos *habitus* como a incorporação de normas de comportamento tal como é discutido por Pierre Bourdieu. O texto discute como as disposições sociais que se estabelecem ao longo de vivências coletivas legitimam a manutenção da distinção entre grupos e seu poder simbólico e como esse código estabelece as normas de comportamento nos espaços públicos. A diferença entre normas e leis é importante na abordagem das relações de poder e estratégias de governo, pois Foucault discute o conceito de sociedade disciplinar com base no controle do comportamento. A discussão da governamentalidade foucaultiana é inseparável das manifestações de resistência que se estabelecem pela decisão de se colocar contra os efeitos das relações de poder estabelecidas. A partir da narrativa do experimento onde três dançarinas se apropriam de um ponto de ônibus em Belo Horizonte para praticar pole dance, a experiência estética do corpo na cidade é analisada sob a perspectiva da provocação e da insurgência, a fim de apontar os efeitos e os limites do controle sobre o comportamento e o papel da desobediência como contraconduta vivida no cotidiano. Como comportamento desviante da norma, as experiências estéticas relacionadas à livre apropriação das estruturas da cidade são a corporificação do conceito de contraconduta localizadas no tempo e no espaço.

**Palavras-chave:** Sociologia urbana; Sociedade disciplinar; Habitus; Contraconduta; Pole dance; Ponto de ônibus

## 1. INTRODUÇÃO: AS DISPOSIÇÕES COLETIVAS

A multiplicidade de estilos de vida que convivem no espaço da cidade são efeito das relações entre as diferentes condições de existência individuais e as práticas diárias coletivas que são desenvolvidas dentro ao longo das experiências vividas no espaço urbano. Na tentativa de compreender porque alguns grupos se sentem mais à vontade para se engajar em práticas criativas e provocadoras no espaço urbano do que outros, torna-se necessário discutir os aspectos que orientam o comportamento social. Nesse sentido, o conceito de *habitus* aborda a questão acerca do comportamento que se manifesta em práticas cotidianas, a partir da discussão sobre as disposições construídas coletivamente sobre o sentir, o pensar e o agir de acordo com o estilo de vida que cada grupo leva.

Esse conceito foi desenvolvido por Pierre Bourdieu (1979) e é fundamental no esforço de compreender como atuam as vocações que orientam a atitude das pessoas em suas práticas diárias, pois concilia a realidade coletiva vivida objetivamente (disposições estruturadas) e as questões individuais subjetivas (disposições estruturantes). Assim, o *habitus* manifesta o comportamento orientado pelas referências adquiridas nas práticas cotidianas em condições sociais específicas de existência coletiva (Setton, 2002).

Necessidade incorporada, convertida em disposição geradora de práticas sentidas e de percepções capazes de dar sentido às práticas assim engendradas, o *habitus*, enquanto disposição geral e transponível, realiza uma aplicação sistemática e universal, estendida para além dos limites do que foi diretamente adquirido, da necessidade inerente às condições de aprendizagem: é o que faz com que o conjunto de práticas de um agente (ou do conjunto de agentes que são o produto de condições semelhantes) sejam sistemáticas pois são o produto da aplicação de padrões idênticos (ou mutuamente conversíveis) e sistematicamente distintos de práticas constitutivas de um outro estilo de vida.

Devido ao fato de condições de existência diferentes produzirem *habitus* diferentes, sistemas de padrões geradores suscetíveis de serem aplicados, por transferência simples, aos mais diferentes domínios da prática, as práticas que incluem os diferentes *habitus* se apresentam como configurações sistemáticas de propriedades exprimindo as diferenças objetivamente inscritas nas condições de existência na forma de sistema de lacunas diferenciais que, percebidas por agentes dotados dos padrões de percepção e apreciação necessária para identificar, interpretar e avaliar os traços pertinentes, funcionam como estilos de vida. (Bourdieu, 1979, p.190)<sup>5</sup>

O *habitus* é a estrutura social que organiza as práticas e a percepção delas (Bourdieu, 1979). De acordo com o autor, essa estrutura que divide o mundo em classes lógicas de acordo com as práticas corresponde à incorporação da divisão em classes sociais e revela propriedades relacionadas à posição dentro de um sistema de diferenças. No que se refere à estrutura social, ela expressa de maneira sistemática a necessidade e as liberdades inerentes às condições de classe de acordo com a posição dentro desse sistema, pois ela responde a "tudo isso que a distingue de tudo que ela não é e em particular de tudo aquilo a que ela se opõe: a identidade social se define e se afirma na diferença" (Bourdieu, 1979, p.191)<sup>6</sup>.

No estudo acerca do uso do espaço no cotidiano, busca-se discutir o papel que as predisposições de comportamento têm sobre os diferentes modos de viver a cidade, para, a partir daí, compreender porque

---

<sup>5</sup> "Nécessité incorporée, convertie en disposition génératrice de pratiques sensées et de perceptions capables de donner sens aux pratiques ainsi engendrées, l'*habitus*, en tant que disposition générale et transposable, réalise une application systématique et universelle, étendue au-delà des limites de ce qui a été directement acquis, de la nécessité inhérent aux conditions d'apprentissage: il est ce qui fait que l'ensemble des pratiques d'un agent (ou de l'ensemble des agents qui sont le produit de conditions semblables) sont à la fois systématiques en tant qu'elles sont le produit de l'application de schèmes identiques (ou mutuellement convertibles) et systématiquement distinctes des pratiques constitutives d'un autre style de vie. Du fait que des conditions d'existence différentes produisent des *habitus* différents, systèmes de schèmes générateurs susceptibles d'être appliqués, par simple transfert, aux domaines les plus différents de la pratique, les pratiques qu'engendrent les différents *habitus* se présentent comme des configurations systématiques de propriétés exprimant les différences objectivement inscrites dans les conditions d'existence sous la forme de système d'écart différentiels qui, perçus par des agents dotés des schèmes de perception et d'appréciation nécessaires pour en repérer, en interpréter et en évaluer les traits pertinents, fonctionnent comme des styles de vie." (Bourdieu, 1979, p. 190, tradução minha)

<sup>6</sup> "[...] tout ce qui la distingue de tout ce qu'elle n'est pas et en particulier de tout ce à quoi elle s'oppose: l'identité sociale se définit et s'affirme dans la différence." (Bourdieu, 1979, p. 191, tradução minha)

alguns grupos se sentem mais à vontade para se apropriar de maneira livre das estruturas espaciais enquanto outros se sentem constrangidos ou desmotivados a fazer uso criativo de acordo com suas próprias vontades e conjuntura social. O gosto é a capacidade de expressão de preferências que se relaciona diretamente com a dimensão simbólica do estilo de vida de cada grupo dentro da estrutura social. Para Bourdieu (1979), o gosto e o estilo de vida são produtos sistemáticos do *habitus* e, por isso, também respondem à estrutura de diferenças entre manifestações estéticas de comportamento socialmente qualificadas, de modo que determinadas manifestações podem ser consideradas legitimamente distintas ou vulgares.

O gosto, propensão e capacidade à apropriação (material e/ou simbólica) de uma classe determinada de objetos ou de práticas de estilo de vida, conjunto unitário de preferências distintivas que exprimem, dentro da lógica específica de cada um dos sub-espços simbólicos, mobiliário, vestuário, linguagem ou postura corporal, a mesma intenção expressiva. (Bourdieu, 1979, p.193)<sup>7</sup>

Para Bourdieu (1979), o *habitus* leva em conta a incorporação de estruturas sociais pelos indivíduos de acordo com seus campos. Os campos são espaços simbólicos de preferência onde convivem atores sociais de *habitus* semelhantes, ou seja, são o local das práticas cotidianas de socialização. Os campos se definem a partir de redes de relações e oposições entre seus atores sociais, portanto, existem em uma quantidade incontável. Um indivíduo pertence simultaneamente a diversos campos, representativos da existência de uma multiplicidade de sistemas de expressão de distinção mais ou menos complexas.

Nos campos, a manifestação das disposições e competências incorporadas não são nem universalmente nem igualmente distribuídas entre seus membros. Com os conceitos de *habitus* e de campo, o que Bourdieu apresenta é a possibilidade de traçar semelhanças e perceber uma coerência presente nas respostas dadas aos estímulos particulares, que vão de acordo com a conjuntura em que o indivíduo foi acostumado dentro de suas experiências coletivas. Assim, o *habitus* é um princípio incorporado pelo agente ao longo de sua trajetória no interior de um ou mais campos de atuação, que internaliza as regras específicas do campo do qual faz parte e que reproduz a estrutura de poder a partir das distinções. Suas disposições pessoais são acumuladas ao longo de experiências passadas, são "características de uma identidade social, de uma experiência biográfica, um sistema de orientação ora consciente ora inconsciente. *Habitus* como uma matriz cultural que predispõe os indivíduos a fazerem suas escolhas" (Setton, 2002, p.61).

Norbert Elias (1990) também discute o conceito de *habitus*. Para ele, o *habitus* representa a evolução de um caráter nacional ao longo do tempo, o que nega o comportamento social como o conjunto de práticas fixadas por costumes estáticos ou por uma essência identitária. O autor considera o *habitus* como uma segunda natureza, um saber social incorporado. Ele aponta que os costumes se relacionam às práticas distintas a cada classe social, que evidencia hierarquia de subordinação entre elas. A classe mais alta seria responsável pelo lançamento de novas tendências de comportamento que, com o avanço do tempo, seriam assimiladas e adquiridas pelas classes mais baixas. Assim, de acordo com Elias (1990), os novos modos de comportamento passam a fazer parte do repertório inconsciente da personalidade do indivíduo e podem continuar se modificando com o passar do tempo. O autor discute a abertura das personalidades dos seres humanos face a orientação de comportamento apresentada por outros. Isso implica uma certa autonomia em sua ação, mas nega a possibilidade de existência de uma autonomia individual plena, pois diz que os seres humanos se conectam por uma rede de interdependências, de modo que a sociedade seria a estrutura de ligação entre as pessoas, que se orientam e são dependentes entre si.

Para o autor, as ligações interpessoais incluem os aspectos emocionais que muitas vezes se utilizam de símbolos para nutrir o sentimento de identidade de uma sociedade. Assim, o *habitus* seria incorporado a partir da participação do indivíduo numa dada sociedade. Para Elias (1990), o *habitus* é elemento que compõe uma sociologia processual, na medida em que esse conceito tenta explicar a evolução histórica a partir das relações entre indivíduos. Em comparação, para Bourdieu (1979) o termo faz parte do estudo de uma sociologia do poder, isto é, de como o poder é constituído e desigualmente repartido entre os grupos sociais. Para esse autor, os diferentes *habitus* são representativos da incorporação do capital cultural, ou seja, do instrumento de dominação a partir da distinção do valor simbólico entre as práticas cotidianas, e, portanto, podem ser vistos como recursos de poder. Ou seja, o *habitus* orienta o ânimo do

---

<sup>7</sup> "Le goût, propension et aptitude à l'appropriation (matérielle et/ou symbolique) d'une classe déterminé d'objets ou de pratiques du style de vie, ensemble unitaire de préférences distinctives qui expriment, dans la logique spécifique de chacun des sous-espaces symboliques, mobilier, vêtement, langage ou hexis corporelle, la même intention expressive." (Bourdieu, 1979, p. 193, tradução minha)

indivíduo a intervir em seu cotidiano, e de qual maneira ele se sente mais confortável para fazê-lo. Mas, para Bourdieu (2010), a classe social, ou campo, dominante detém certos *habitus* que lhe dão distinção em comparação às outras, e com isso se estabelece uma hierarquia entre eles. Essa distinção conforma um poder simbólico que se configura como capital simbólico pois é responsável por atribuir valor a sua maneira de agir no mundo, elevada a um grau considerado mais civilizado. Nota-se que essa distinção de valor simbólico é ferramenta usada para disseminar e reproduzir os costumes dos campos dominantes por meio de instituições e práticas sociais. Essas últimas funcionam como instrumentos de dominação, pois viabilizam um alinhamento das práticas dominantes para a legitimação da ordem estabelecida (Bourdieu, 2010).

Os *habitus* constituem princípios de um arbitrio cultural, principalmente na sua acepção de cultura prática: são o sentido prático, o saber prático, evoluindo estrategicamente segundo uma lógica prática entre a acumulação de capital cultural e a legitimação social. (Landini, 2007, p. 4)

Os *habitus* se constituem nos campos, de modo que suas práticas reproduzem a ordem simbólica dos estilos de vida estabelecida ao longo da experiência cotidiana, e, assim, legitimam a manutenção de seu poder simbólico. As condições sociais dos campos orientam os modelos de comportamento incorporado, e podem se manifestar na vontade coletiva de manter ou transformar a estrutura social das distinções existentes no espaço conjuntural das interações sociais. Assim, as condições e interações sociais se manifestam na postura do indivíduo diante das situações vividas no espaço físico como resposta ao condicionamento comportamental construído ao longo do tempo como modo de vida coletivo. Nesse sentido, é importante discutir a questão que se relaciona ao controle dos corpos, seus efeitos e limites no que se refere à manutenção da estrutura social, que pode ser a favor ou contra a ordem disciplinar estabelecida sobre a coletividade.

## 2. AS RELAÇÕES DISCIPLINARES DE PODER

O poder é a relação que se estabelece entre entidades, que podem ser indivíduos ou coletividades, que manifesta um fluxo de força simbólica de uma sobre a outra. A questão do poder não é quem o detém, mas, sim, quais são as consequências do seu exercício sobre a estrutura da sociedade. O conceito de panóptico foi desenvolvido pelo filósofo Jeremy Bentham em 1785 como modelo arquetípico de uma estrutura física de vigilância que evidencia o poder de uma instituição sobre o comportamento dos indivíduos. O panóptico é o modelo estrutural proposto para a construção de prisões, dentro de uma perspectiva que visava solucionar economicamente os problemas do encarceramento.

A partir da apresentação de uma solução arquitetônica para a questão, o filósofo descreveu a sociedade de seu tempo como uma estrutura possível de ter suas ações racionalizadas em um sistema de vigilância e controle. Sua implantação se coloca em forma de arco, composto por uma torre de vigilância central e celas isoladas entre si, distribuídas radialmente em relação à torre. As celas possuem fechamento translúcido voltado para o centro e para o exterior, o que possibilita a passagem de luz e, portanto, permite a um vigilante, localizado no ponto central, observar as ações que se desenvolvem ao seu redor sem que as pessoas vigiadas se deem conta de estarem sendo observadas. Essa técnica de vigilância visa a manutenção da disciplina, e conforma os corpos dos indivíduos observados a se portarem de acordo com as regras de comportamento desejado pela instituição que o controla. Assim, a estrutura espacial do panóptico acentua a importância da questão da conformação do comportamento para a manutenção do poder simbólico e para a legitimação de um modelo de estilo de vida que reproduz o paradigma disciplinar de ordem.

Sob esse aspecto, Michel Foucault (1999a) introduz o conceito de “sociedade disciplinar”. O termo remete à prática de vigilância existente nas prisões, que determina a homogeneização do comportamento dos detentos a partir da observação e registro de suas ações a fim de formar corpos dóceis, quando as pessoas têm sua individualidade interiorizada com o intuito de estarem de acordo com a ordem estabelecida. As características formais do panóptico permitem que os presos sejam vigiados a partir de uma central de controle. De acordo com Foucault (1999a), o indivíduo é menos propenso a transgredir as regras quando tem a impressão de estar sendo observado. O argumento do autor é formulado a partir da análise social que parte da prática de controle e vigilância existente em prisões para, em seguida, desenvolver o argumento relativo ao conceito de sociedade disciplinar, que é o efeito das práticas de controle institucional sobre a sociedade moderna como um todo. O autor compara os efeitos do controle praticado nas prisões à ordem controladora que rege a sociedade moderna, orientada por interesses de uma hegemonia política constituída por instituições reguladoras, tais como escolas, forças armadas militares,

hospitais e fábricas. A institucionalidade, nesse sentido, é a manifestação da cristalização dessas relações de poder (Foucault, 1999a).

O desenvolvimento de dispositivos de controle é uma resposta à necessidade de haver mecanismos para a manutenção da disciplina em maior escala, em nível estrutural na sociedade disciplinar. Foucault (1999a) descreve os dispositivos de controle como resultado das relações entre os seres vivos e sua conjuntura histórica, que associa instituições, regras que consolidam as relações de poder e métodos de subjetivação. A subjetividade é a ideia de alguém em relação a um outro, e, sob essa perspectiva, as relações de poder não se dão apenas por meio da dominação, mas também a partir de processos de subjetivação, em que há um consentimento por parte dos indivíduos. Assim, a produção de subjetividade é uma prática de controle que corresponde ao olhar do outro sobre si, que, por meio dos dispositivos, colabora para a manutenção da ordem disciplinar na tentativa de negar o direito às diferenças individuais.

As estratégias de disciplina são essenciais para a manutenção das relações de poder por meio dos dispositivos, pois é mais fácil controlar uma massa de indivíduos iguais do que pensar a multiplicidade de singularidades existentes. Desse modo, revela-se a potência dos dispositivos para o exercício do controle comportamental, pois o poder acontece a partir da decisão de obedecer. O que se percebe é que os dispositivos de controle têm função indispensável para a gestão dos governos em favor dos grupos dominantes, pois são eles que conseguem articular os discursos e as práticas associadas à liberdade individual e coletiva para a manutenção de uma sociedade disciplinar consentida e promovida pela população. Dessa maneira, o indivíduo reconhece a legitimidade das relações de poder e da hierarquia e por isso obedece, mesmo quando não está de acordo com a política praticada. O indivíduo é, então, simultaneamente, efeito e veículo de difusão do poder (Foucault, 1999a).

Mas nunca a disciplina foi tão importante, tão valorizada quanto a partir do momento em que se procurou gerir a população. [...] Trata-se de um triângulo: soberania-disciplina-gestão governamental, que tem na população seu alvo principal e nos dispositivos de segurança seus mecanismos essenciais. (Foucault, 1999a, p. 291)

Foucault (2008) discorre sobre como prática do controle sobre a conduta social evoluiu ao longo do tempo, desde a Idade Média, quando o dispositivo de controle mais comum se baseava no pastorado religioso. Nesse sentido, os fiéis tinham sua conduta determinada pela crença que suas práticas teriam consequências divinas na vida após a morte, e eram guiados pelos representantes da instituição religiosa, tais como padres, bispos e sacerdotes. Hoje em dia esse controle ligado à fé religiosa ainda é bastante presente, porém na Idade Média a relação entre o Estado e a Igreja era oficial e legítima, ao passo que atualmente se faz por meio de manobras políticas conservadoras de representantes eleitos. No medievo, qualquer manifestação individual ou coletiva que se colocasse contra as normas estabelecidas em nível institucional da Igreja dentro do programa controlador da ordem desejada por ela seria passível de punições. Por exemplo, as mulheres que protestavam por seu estatuto na sociedade eram torturadas até confessarem fazer parte de seitas de bruxaria, e, então, eram queimadas até a morte.

A estrutura de poder, no entanto, se alterou ao longo da História e na modernidade ele não mais se fundamenta na existência física de um só soberano, mas em sistemas permanentes de controle e vigilância. Logo, as estratégias de repressão acontecem na medida em que se controlam os corpos e seus atos no espaço, e, no momento em que estabelece um sistema de constrangimentos sociais e materiais, extraem dele a riqueza. Da mesma maneira como ao longo da Idade Média só era permitido agir de acordo com as determinações da Bíblia, tendo a fúria de Deus como consequência da desobediência - e, no caso da confissão, a penitência determinada pela Igreja -, com o passar do tempo, com a mudança de regimes monárquicos e com a Reforma Protestante, foi necessário que o Estado sistematizasse as possibilidades de infração para responder com punições e manter a ordem disciplinar de acordo com seus critérios de governo, que também envolvem aspectos de Economia.

Através dos dispositivos disciplinares, as técnicas de governo substituem as práticas de controle do pastorado, pois as questões relativas à dominação e à disciplina passam a atuar em outra ordem de complexidade que envolvem também questões de controle econômico que o cristianismo não dá mais conta de responder. O autor explica a evolução da maneira como o controle de comportamento se dá como base para a argumentação a respeito das estratégias de governo. Para Foucault (2005; 2008), a gestão da conduta do indivíduo por parte das instituições é a ferramenta principal para o exercício da governamentalidade de um território. Governar é conduzir a população e, sob esse aspecto, a governamentalidade e a condução dos indivíduos em uma direção determinada de acordo com os

interesses de um complexo conjunto de instituições, procedimentos, protocolos, análises, reflexões, cálculos e táticas que regulam a vida e os interesses da população.

Pois, afinal de contas, esta palavra - "conduta" - se refere a duas coisas. A conduta é, de fato, a atividade que consiste em conduzir, a condução, se vocês quiserem, mas é também a maneira como uma pessoa se conduz, a maneira como se deixa conduzir, a maneira como é conduzida e como, afinal de contas, ela se comporta sob o efeito de uma conduta que seria ato de conduta ou de condução. (Foucault, 2008, p. 255)

A governamentalidade, nesse sentido, é um processo de segurança que atua sobre os modos de vida da sociedade e sobre o território. O conceito de governamentalidade tem a população como principal alvo, a economia política como principal forma de saber e os dispositivos de segurança como principal instrumento técnico. A articulação desses elementos passou a ser reconhecida ao logo da história ocidental moderna como governo, prática de poder preeminente sobre a soberania e a disciplina. O governo é o resultado de um processo que faz emergir o Estado como forma fundamental de racionalização das ações políticas. O Estado é a manifestação do caráter situacional da governamentalidade, efeito da aplicação das práticas de governo e das relações de poder dentro de uma perspectiva histórica, o que implica também na existência de limitações em seu campo de atuação (Foucault, 2008).

Ou seja, o Estado é o delineamento de um estrito regime de tecnologias de governo dentro de uma conjuntura histórica em que as instituições seriam responsáveis pela condução da população em um determinado sistema de ordem. Governo e Estado são coisas diferentes, sendo o Estado o anteparo formal e racionalizado do governo, construído conceitualmente como princípio de inteligibilidade que conserva a lógica de dominação nas relações de poder (Velloso, 2016). Sob a perspectiva foucaultiana, a discussão dos modelos de governamentalidade é indissociável das manifestações de resistência a eles, pois onde há governo há, necessariamente, revolta. "A análise da governamentalidade [...] implica que 'tudo é político'. A política não é nada mais, nada menos que o que nasce com a resistência a governamentalidade, a primeira sublevação, o primeiro enfrentamento." (Foucault, 2008, p.287) Assim, o governo é constituído também pelas insurgências contra ele, capazes de revelar os limites de sua soberania política sobre a população que se revolta por meio de enfrentamentos coletivos que atuam como fratura nas relações de poder a princípio cristalizadas no Estado (Foucault, 2008).

### **3. A CONTRACONDUTA COMO COMPORTAMENTO DESVIANTE DA NORMA**

Como quer que seja, através de todos esses sentidos, há algo que aparece claramente: nunca se governa um Estado, nunca se governa um território, nunca se governa uma estrutura política. Quem é governado são sempre pessoas, são homens, são indivíduos ou coletividades. Quando se fala da cidade que se governa, que se governa com base nos tecidos, quer dizer que as pessoas tiram sua subsistência, seu alimento, seus recursos, sua riqueza, dos tecidos. Não é portanto a cidade como estrutura política, mas as pessoas, indivíduos ou coletividade. Os homens é que são governados (Foucault, 2008, p.164). Toda contraconduta é uma decisão de se colocar contra os efeitos das relações de poder instituídas. Ela revela a insatisfação da população com a conjuntura tal como se dá, portanto, é revolta. Apesar disso, a contraconduta não implica em ações revolucionárias, pois sua luta não pretende alterar a lógica que estrutura as relações de poder. A contraconduta, sendo insurreição, é um evento que tem intencionalidade imediata.

A partir de narrativas de experiências no território, localizados no espaço, entende-se os processos de revolta como algo que se desdobra ao longo do tempo de modo que, mesmo que as situações criadas sejam efêmeras, elas servem para evidenciar avanços nas práticas de governamentalidade a partir do que é absorvido delas pela estrutura de controle. No que se refere ao comportamento e à liberdade de ação dos corpos no cotidiano, Foucault (2008) afirma que a cidade é a coexistência de uns em relação aos outros e, sob esse aspecto, quando essa relação é tensionada surgem as situações de revolta.

O que vou lhes propor é a palavra, mal construída sem dúvida, "contraconduta" - palavra que só tem a vantagem de possibilitar referir-nos ao sentido ativo da palavra "conduta". Contraconduta no sentido de luta contra os procedimentos postos em prática para conduzir os outros, o que faz que eu prefira essa palavra a "inconduta", que só se refere ao sentido passivo da palavra, do comportamento: não se conduzir como se deve. (Foucault, 2008, p.266)

A contraconduta se distingue de outras lutas, notadamente políticas e econômicas, porque ela se desenvolve no campo da insubordinação individual diante das formas de controle dos comportamentos e identidades. Ela se afirma como uma resistência à soberania do governo ao questionar o estatuto do indivíduo, que orienta a conduta apropriada de acordo com o processo de subjetivação. A contraconduta não propõe uma grande luta unificada contra um inimigo comum justamente porque parte de indivíduos e grupos com interesses distintos, sobre os quais as relações de poder reverberam de maneira também distinta sobre suas práticas cotidianas. Logo, as transformações que decorrem da experiência de contraconduta não se relacionam necessariamente a movimentos organizados ou a partidos políticos, pois são, justamente, uma recusa à segregação imposta pelo Estado que isola as individualidades em massas homogêneas.

A contraconduta é uma sublevação contra a fragmentação da vida comunitária orientada por processos institucionais que tentam agrupar os indivíduos em categorias sociais pré-definidas. Assim, a contraconduta é uma prática aberta ao antagonismo, que se coloca a favor do reconhecimento da diferença do indivíduo como identidade crítica e da capacidade do indivíduo de se mover e se posicionar em relação às regras pré-estabelecidas. Em resumo, a contraconduta é a manifestação a favor do reconhecimento da *diferença*. Nesse ponto, é interessante comparar as maneiras como Foucault e Bourdieu discutem a questão da diferença dentro das relações sociais e como ela afeta o comportamento na vida diária. Para Foucault (2008), a diferença é o núcleo da resistência individual manifestada na contraconduta, pois se afirma em defesa do reconhecimento da multiplicidade na luta contra os processos de subjetivação praticados pela governamentalidade.

[...], o fato é que o exercício da soberania em seu desenrolar efetivo, real, cotidiano, indica sempre, é claro, uma certa multiplicidade, mas que vai ser tratada justamente seja como a multiplicidade de sujeitos, seja [como] a multiplicidade de um povo.

A disciplina também, é claro, se exerce sobre o corpo dos indivíduos, mas procurei lhes mostrar como, na verdade, o indivíduo não é na disciplina o dado primeiro sobre o qual ela se exercia. A disciplina só existe na medida em que há uma multiplicidade e um fim, ou um objetivo, ou um resultado a obter a partir dessa multiplicidade. A disciplina escolar, a disciplina militar, a disciplina penal também, a disciplina nas fábricas, a disciplina operária, tudo isso é uma determinada maneira de administrar a multiplicidade, de organizá-la, de estabelecer seus pontos de implantação, as coordenações, as trajetórias laterais ou horizontais, as trajetórias verticais e piramidais, a hierarquia, etc. E, para uma disciplina, o indivíduo é muito mais uma determinada maneira de recortar a multiplicidade do que a matéria-prima a partir da qual ela é construída. A disciplina é um modo de individualização das multiplicidades, e não algo que, a partir dos indivíduos trabalhados primeiramente a título individual, construiria em seguida uma espécie de edifício de elementos múltiplos. Portanto, afinal, a soberania, a disciplina, como também, é claro, a segurança só podem lidar com multiplicidades. (Foucault, 2008, p. 16)

Nesse sentido, a sociedade disciplinar é efeito do controle governamental sobre os corpos e comportamentos, que impõem uma ordem a fim de conduzir a população. Como dito anteriormente, para Bourdieu (1979), a diferença se afirma na estrutura social a partir da legitimação de certos habitus em detrimento de outros, portanto, ela é resultado da distinção do poder simbólico coletivo. Ou seja, sob a perspectiva de Bourdieu (1979), a diferença é efeito das relações de poder simbólico que atuam dentro dos campos sociais. Em contrapartida, na abordagem de Foucault (2008), os indivíduos são essencialmente diferentes uns dos outros, portanto a diferença não é efeito, ela é causa para as lutas e resistências contra as práticas de controle e disciplina que favorecem a ordem imposta. Ainda que não concordantes, as duas abordagens a respeito da diferença devem ser levadas em consideração, pois uma considera os efeitos coletivos da diferença como razão para a existência de uma distinção dos grupos de acordo com seu poder simbólico enquanto a outra considera a diferença como causa para a sublevação individual contra a tentativa de homogeneização disciplinar dos indivíduos dentro do programa institucional que visa a manutenção das relações de poder.

O discurso da disciplina é alheio ao da lei; é alheio ao da regra como efeito da vontade soberana. Portanto, as disciplinas vão trazer um discurso que será o da regra; não o da regra jurídica derivada da soberania, mas o da regra natural, isto é, da norma. Elas definirão um código que será aquele, não da lei, mas da

normalização, e elas se referirão necessariamente a um horizonte teórico que não será o edifício do direito, mas o campo das ciências humanas. E sua jurisprudência, para essas disciplinas, será a de um saber clínico. (Foucault, 2005, p.45)

O adestramento dos corpos no espaço é uma manifestação do exercício do poder, que objetiva homogeneizar o comportamento da população. A disciplina, sob esse aspecto, tende a anular as diferenças ao definir o que é normal e anormal para além do que é formalmente estipulado pelas leis. O que é normal é o que está de acordo com a norma estabelecida. Logo, o comportamento desviante da norma deve ser capturado para que seja enquadrado dentro da normalidade disciplinar. As normas de controle se dão sobre os corpos e a coletividade para que o comportamento social não escape ao controle institucional. Ou seja, a norma é um mecanismo de prevenção. Nesse sentido, a norma é diferente da lei porque ela determina o comportamento tal como deve ser seguido. Já a lei define o que não se deve fazer, logo, tudo que não é explicitamente proibido pela lei é permitido (Foucault, 2005). Ou seja, a lei proíbe e a norma ordena.

Assim, a segurança surge como instrumento que articula proibição e ordem a fim de regular o modo como se desenvolvem os acontecimentos diários de acordo com princípios disciplinares. As relações de poder que atuam sobre a sociedade disciplinar instituem uma sujeição ininterrupta das pessoas à noção de segurança, sem que haja a necessidade de existência física de uma entidade que exerça diretamente o poder. A partir da análise da governamentalidade, nota-se que os efeitos do exercício do poder se manifestam em acontecimentos incorpóreos, no entanto, a contraconduta se dá como resistência enquanto articulação provocativa de *corpos* que se colocam contra a política vigente (Temple, 2011).

#### 4. O CASO DO POLE DANCE NO PONTO DE ÔNIBUS

O poder disciplinar se institui a partir de uma rede de agentes observadores que disseminam a prática da vigilância e controlam as manifestações de contraconduta a fim de manter a ordem. No que se refere a estruturas do espaço público, a vigilância pode se dar de maneira panóptica, evidenciada pela presença de câmeras de segurança, centrais de observação e guardas. No entanto essa rede de agentes se estende por meio de outros dispositivos de controle e segurança social que atuam no nível da governamentalidade. Assim, a sensação de vigilância que controla a conduta do usuário no espaço de acordo com as normas sociais não precisa se dar pela presença física de câmeras ou de um fiscal. Por exemplo, o que permitiria a uma rua, praça ou ponto de ônibus comum se constituir como dispositivo de controle seria o acordo tácito de submissão de seus usuários às regras estipuladas pelas instituições ordenadoras da cidade. No caso de Belo Horizonte, essas instituições seriam a Prefeitura (PBH), Polícia Militar, a Guarda Municipal e a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans)<sup>8</sup>.

Os pontos de ônibus são estruturas espaciais urbanas que se configuram como espaço de uso público favorável à observação dos efeitos dos dispositivos de controle e segurança em nível cotidiano, pois essas estruturas são concebidas numa lógica que privilegia a estratégia institucional que domestica a conduta dos usuários do sistema de mobilidade urbana com o objetivo de racionalizar o uso desses espaços de acordo com seu programa funcional de transporte de passageiros de um ponto a outro na metrópole, alienando-os em relação à dinâmica de seu entorno local no nível da rua. Nos pontos de parada, os usuários do sistema se mostram vulneráveis às predeterminações institucionais estratégicas, por exemplo o nível de conforto ambiental do lugar de espera e plataformas de embarque, os horários e itinerários dos ônibus que passam por ele, o acesso a outros serviços a partir do ponto de parada, a presença de fiscais e agentes de segurança pública, etc.

É importante destacar que existe uma lógica geográfica de poder presente na distribuição desses fatores, que fazem com que um ponto de parada seja mais sofisticado que o outro. A aplicação geográfica desse poder pode ser notada nas decisões que estabelecem os itinerários das linhas, a localização de seus pontos

---

<sup>8</sup> A BHTrans e a Guarda Municipal são coordenadas pela Prefeitura. No edital para o concurso público para a Guarda Municipal disponível no site da BHTrans, está escrito: “O cargo de guarda municipal tem, entre suas atribuições, proteger órgãos, entidades e o patrimônio de Belo Horizonte, prestar serviços de vigilância [grifo meu] nos órgãos da administração direta e nas entidades da administração indireta do município e executar ações de interação com os cidadãos. Atualmente, cerca de 1.900 guardas atuam em unidades de saúde, escolas, parques, praças e prédios públicos municipais.” (Fonte: [online] Disponível em <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Noticias/guarda%20municipal1>>, acesso em 24/08/2015)

de parada na cidade e a qualidade ambiental dos espaços criados. Assim, alguns pontos possuem abrigos e outros não, alguns pontos são sinalizados com placas que podem ser eletrônicas ou que podem conter informações impressas sobre os números, itinerários e horários dos ônibus que passam pelo ponto, mas, na maioria dos casos, as placas são compostas apenas por um poste com um ícone genérico de sinalização. As leis que regulam os pontos de ônibus<sup>9</sup> possuem uma abertura para a subversão do uso programado para o espaço que pode revelar inventividades locais por meio do uso diferente do pré-estabelecido para ele. A partir disso, surgiu a ideia de fazer uma ação prática no espaço público contra o controle do comportamento, por meio de uma provocação em um ponto de ônibus comum. A ideia da provocação surgiu com a iniciativa de alguns foliões durante o carnaval que se reuniram para fazer experimentações corporais em mobiliários urbanos de Belo Horizonte, em um bloco de rua chamado Poleamor.

O carnaval de rua de Belo Horizonte ressurgiu nos últimos anos como um movimento com qualidades políticas e satíricas, auto-organizado principalmente pela população jovem de classe média em resposta a atitudes de caráter totalitário do governo municipal, que tentava impedir a livre apropriação das praças públicas da cidade. Desde 2009, os foliões se organizam em blocos autônomos que trazem à tona discussões políticas sobre a cidade, com temas sobre mobilidade urbana, feminismo, legalização da maconha, ocupações urbanas em periferias marginalizadas, entre outros (Dias, 2015). No entanto, ao perceber a evolução dos movimentos e a demanda turística que acompanhou o crescimento da festa, a PBH passou a promover o evento por meio de campanhas publicitárias e passou a regular de maneira rígida o uso do espaço público durante o evento, por meio de cadastro prévio de no mínimo dez dias na Secretaria Municipal de Turismo (Belotur). De acordo com dados fornecidos pela Belotur, a PBH em conjunto com patrocinadores privados investiu 5,5 milhões de reais no carnaval de 2015, mais do que o dobro de 2009, em que foram investidos 1,5 milhão de reais (G1 MG, 2015).

O “Bloco do Poleamor” cria um território de autonomia, pois um pequeno grupo de pessoas organiza um encontro na rua, aberto a todos que se interessem pela prática do *pole dance*, esse encontro não promove uma causa política associada a partidos e não possui fins lucrativos, não possui um líder representante e se estrutura em uma relação igualitária entre os presentes. O grupo se organiza de maneira democrática para decidir quem ocupa o mobiliário urbano, de que maneira, por quanto tempo, e, assim, estabelece uma ordem dinâmica de sequência de ação que se estende até o momento em que a manifestação se encerra espontaneamente (Bey, 1991). Fora do contexto permissivo no que se refere a normas de conduta do carnaval, o *pole dance* apresenta potencial provocador quando praticado no espaço público. Ao trazer essa prática para um ponto de ônibus localizado na área central de Belo Horizonte em uma situação corriqueira, fora do contexto de festa, a intenção era fazer uma provocação estética e tentar perceber como a apropriação do mobiliário urbano de maneira não convencional influenciaria o comportamento das pessoas que frequentavam o espaço naquela ocasião.

Como experiência prática provocativa, três praticantes da modalidade que participaram do bloco foram convidadas a usar o poste de sinalização de um ponto de ônibus como suporte de ação na tarde do dia 2 de junho de 2015 na rua Domingos Vieira, na Praça Floriano Peixoto. O contato inicial com as dançarinas foi feito por meio digital, utilizando o suporte de mensagens da rede social Facebook. A apropriação do espaço do ponto de ônibus se daria por meio de improvisação de movimentos pelas dançarinas e o foco da observação cairia sobre as reações dos agentes envolvidos nessa situação criada. O experimento proposto possuía um caráter provocador intencional, portanto seria menos espontâneo que o bloco de carnaval. Apesar de deliberadamente criado, seu desenvolvimento e resultados possuíam caráter imprevisível. Buscou-se levar em conta o movimento dos corpos e os olhares de quem estava atuando (as dançarinas

---

<sup>9</sup> O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2007) define as atribuições legais das instituições relacionadas ao sistema de transporte, estabelece diretrizes para a Engenharia de Tráfego, normas de conduta, infrações e penalidades para seus usuários. De acordo com essa lei, considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não por veículo ou outra pessoa, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Nesse sentido, uma pessoa parada que espera pelo veículo de transporte público faz parte do trânsito, no entanto seu comportamento não é abordado pela lei. No caso de Belo Horizonte, percebe-se uma iniciativa institucional por parte da BHTRANS através do Jornal do Ônibus, afixado em no mínimo duas vias em cada veículo, que indica normas de como os passageiros devem se portar quando estiverem utilizando o sistema de transporte público da cidade. Essa popular seção do periódico se chama “Gentileza urbana é...”, que publica sugestões enviadas pelos próprios passageiros que aconselham a, por exemplo, “não conversar ou cantar em tom alto e nem gritar dentro do ônibus” (ano 18, maio de 2011), “respeitar os outros passageiros e não colocar mochilas ou objetos sobre os assentos vagos” (ano 19, março de 2012), “ao se deslocar dentro do ônibus, pedir licença aos passageiros” (ano 18, janeiro de 2012). (Fonte: (online) Disponível em <[http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/funcionalidade/busca/resultadobuscasimplesv2?p\\_funcionalidade=BS&p\\_pesquisar\\_por=jornal%20do%20ônibus](http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/funcionalidade/busca/resultadobuscasimplesv2?p_funcionalidade=BS&p_pesquisar_por=jornal%20do%20ônibus)>, acesso em 07/06/2015)

Babi Bowie, Gabriela Sá e Luana Souza), de quem estava sofrendo a ação e era afetado por ela (passageiros e funcionários dentro dos ônibus, pessoas no ponto de ônibus, trabalhadores ambulantes da praça e passantes), de quem estava sofrendo a ação mas não foi ou não se deixou ser afetado por ela, de quem não percebeu que a ação estava acontecendo e, finalmente, das autoridades de fiscalização e segurança pública presentes (no caso, um policial militar fora do expediente e um agente da guarda municipal em serviço).

A experiência foi registrada em um caderno de campo com fotografias, vídeos, anotações de conversas e identificação pessoas presentes para futuras entrevistas. Para esse fim, foi essencial a colaboração dos três fotógrafos convidados para o registro (Ana Camargos, Daniela Ribeiro e Eduardo Fonseca), pois um ficou encarregado de registrar os olhares dos usuários do espaço do ponto de ônibus, outro ficou por conta de acompanhar a atuação das dançarinas enquanto o terceiro se encarregou de registrar os olhares direcionados às dançarinas por meio da amarração de uma câmera portátil em seus pés e cabeça.

O ponto de ônibus foi escolhido a partir de uma busca pela região localizada nas proximidades do estúdio de *pole dance* em que as participantes treinam, localizado no bairro Santa Teresa, na região leste de Belo Horizonte. Porém, naquele bairro foram fixadas lixeiras nos postes de sinalização dos pontos de ônibus, o que impossibilitou seu uso para a prática. Além disso, pelo fato de o Santa Teresa ser um bairro residencial com tradição boêmia noturna, os pontos de ônibus estavam vazios ou com poucos usuários presentes na hora marcada para o experimento, uma terça-feira à tarde. A praça Floriano Peixoto, próxima ao bairro, apresentou condições favoráveis para a intervenção. Por se localizar dentro do perímetro central da cidade, delimitado pela avenida do Contorno, o ponto é atendido por um grande número de linhas de ônibus e naquele horário estava movimentado, com circulação de muitas pessoas que embarcavam e desembarcavam dos veículos. Esse ponto possui uma estrutura física bem servida de amenidades: ele possui um abrigo coberto com banco, lixeira, placas de informação de itinerário e horários das linhas e placa sinalizadora de parada que indica os números das linhas que atendem o local. Além disso, vale ressaltar que por estar localizado em uma praça de grande porte da cidade as condições de calçada, iluminação pública e arborização também favorecem sua qualidade ambiental. Como serviço de comércio ambulante, notou-se a presença de uma pipoqueira que afirmou atender a demanda de pequenos lanches ali diariamente.

A princípio o poste de sinalização se mostrou pouco confortável para a execução de movimentos pelas dançarinas, pois possuía diâmetro maior do que o ideal para a prática. No entanto, mesmo a realização de movimentos considerados simples pelas dançarinas foi suficiente para alterar a rotina dos usuários presentes. A sequência de movimentos no poste incluiu subir a uma altura de aproximadamente 1,5 metro do chão e fazer acrobacias diversas. Em alguns momentos a dançarina ficava de cabeça para baixo, ou com as pernas separadas, ou se apoiando somente pelos braços, entre outros. Uma dançarina fez como se estivesse sentada e tranquilamente fez o sinal com o braço para solicitar a parada do ônibus como brincadeira. É muito interessante notar esse caráter lúdico espontâneo na apropriação das dançarinas, que ironiza a determinação do ponto de ônibus como algo que tem a única função de mediar o transporte público. O fato de essas participantes possuírem um alto grau técnico e experiência na execução dos movimentos fez com que elas transmitissem uma certa serenidade durante a intervenção, elas interagiram com os outros agentes passivos da rua por meio de breves conversas, revelando uma abertura do espaço do ponto de ônibus para ser espaço de convivência.

A relação estabelecida entre as dançarinas - como agentes provocadoras ativas - e as pessoas presentes no ponto de ônibus - como agentes provocados passivos - é fundamental para a experiência. Os passageiros e funcionários dentro dos ônibus, as pessoas no ponto de ônibus, os trabalhadores da praça e os passantes apresentaram reações diversas à ação, mas algumas atitudes foram notáveis. Por exemplo, as pessoas dentro do ônibus podiam ver as dançarinas no nível de seus olhos, pois o ônibus possui uma plataforma elevada em relação à rua. Alguns usuários riam e interagiam através das janelas, manifestando estranhamento, interesse e curiosidade; outros evidenciavam expressões de desgosto e constrangimento ao perceber a prática do *pole dance* por meninas pouco vestidas, provavelmente por associá-la a sua natureza sensual. O atrito entre a pele do praticante de *pole dance* e a superfície metálica do aparato vertical é essencial para o estabelecimento de equilíbrio corporal. Essa é a razão pela qual se faz tecnicamente necessário que a pessoa deixe grande parte do corpo desvestida. Evidentemente isso contribuiu para a sensualidade associada à prática. Apesar de a intervenção no ponto de ônibus ter um caráter provocativo do uso das estruturas do espaço público, a questão e do constrangimento associado à conotação erótica por conta da indumentária não foi um aspecto abordado diretamente.

Alguns motoristas buzonavam e paravam o veículo em posição que deixasse a porta alinhada com a dançarina para ter um campo de visão privilegiado. Alguns trocadores chegaram a fazer elogios e comentários diretos às dançarinas, um deles com a cabeça para fora do veículo durante o tempo da

parada. Com relação à maioria das pessoas que desembarcavam dos veículos, a concentração em se deslocar rapidamente pela rua revelou indiferença com relação ao entorno. Muitas pessoas ao desembarcar do ônibus não tiveram sua rotina afetada, o que pode levar a duas hipóteses: na primeira, eles não viram as dançarinas empoleiradas na placa, na segunda, eles viram, mas não se deixaram afetar pela ação.

Ao conversar com um rapaz jovem que esperava por seu ônibus e que aparentemente não havia notado a presença das dançarinas foi relatado que, na verdade, ele as havia visto, mas, por constrangimento pessoal, achou melhor ignorar. Em suas palavras, ele disse: "Achei estranho, mas não questionei. É uma moça, aí desperta a curiosidade. Prefiro não olhar" (Elias, usuário do sistema de transporte). Já uma senhora que se afastou do ponto de ônibus quando percebeu a intervenção relatou que "[...] a pessoa fica olhando e perde o ônibus" (Odete, usuária do sistema de transporte). A pipoqueira Dilene, que trabalha no local, se manifestou positivamente à ação das dançarinas. Ela sorria durante quase todo o tempo e não tentou disfarçar sua curiosidade, porém, disse que como estava ali a trabalho, somente teve sua rotina afetada por conta da distração, mas que isso era um bom tópico de conversa com os clientes, portanto, favorável a sua atividade comercial.

Logo na chegada das dançarinas, da pesquisadora e dos fotógrafos a esse ponto de ônibus havia um policial militar fardado esperando seu ônibus, o Soldado Gimenes. A dançarina Luana se sentiu intimidada pela presença de uma autoridade de segurança pública, mas em vez de se reprimir disse que era para ele "fingir que não estava vendo nada". O soldado, bem-humorado, disse que desde que não houvesse dano à estrutura física do ponto de parada, não haveria problema algum. Porém, em torno de uma hora depois do início da intervenção, um agente da Guarda Municipal chamado Paulo Castro apareceu e solicitou que a ação fosse interrompida e que as pessoas envolvidas deixassem o local. Em tom autoritário ele argumentou primeiramente que poderia haver danos no patrimônio da praça, em segundo lugar, que era necessário que qualquer "intervenção artística" fosse comunicada à prefeitura para a liberação de um alvará e, em terceiro lugar, que havia o perigo de alguém cair e se machucar e que, caso isso acontecesse, poderia levar a um processo contra a PBH. Nesse instante, ele passou o número do telefone de seu superior que poderia responder a quaisquer outras questões. Quando perguntado sobre o nome desse superior ele disse: "é a prefeitura". A ordem sequencial de seus argumentos sugere que sua preocupação girava em torno do potencial prejuízo material e ao desconforto diante do enfrentamento à conduta disciplinar estabelecida pela instituição de poder que ele representava gerado pela manifestação artística de uma dança reconhecida por seu caráter libertino mais do que em relação integridade física da cidadã envolvida no tal risco. A intervenção prática que buscava experimentar novos usos para o espaço público do ponto de ônibus, a princípio controlado e vigiado pelas instituições que o administram (PBH, Polícia Militar, Guarda Municipal e BHTrans), teve seu fim determinado pelo papel autoritário desempenhado por um de seus representantes, que se sentiu incomodado com a apropriação da estrutura feita de uma maneira diferente da prevista. A respeito do papel da polícia no que tange ao controle dos usos da cidade, Foucault (2008) diz:

Há cidades porque há polícia, e é porque há cidades tão perfeitamente policiadas que se teve a ideia de transferir a polícia para a escala geral do reino. "Policiar", "urbanizar", evoco simplesmente essas duas palavras para que vocês tenham todas as conotações, todos os fenômenos de eco que pode haver nessas duas palavras e com todos os deslocamentos e atenuações de sentido que pode ter havido no decorrer do século XVIII, mas, no sentido estrito dos termos, policiar e urbanizar é a mesma coisa. (Foucault, 2008, p. 453)

O comportamento da sociedade é vigiado e controlado de acordo com as normas estabelecidas, e não necessariamente é aberto a tudo aquilo que não é proibido pelas leis. Qualquer manifestação que se posicione contrária à manutenção da sociedade disciplinar é passível de punição. Logo, a repressão se direciona à postura provocativa da ação, que apresenta um caráter de subversão ao sistema disciplinador do espaço urbano. Ao considerar o caso do experimento no ponto de ônibus, o dispositivo de segurança atua para além dos constrangimentos individuais relativos à prática de pole dance, o espaço público é suporte para o desenvolvimento de um processo de controle e de vigilância coletiva. O papel intolerante do soldado, como representante da política institucional, é reprimir as atitudes desviantes como ferramenta política do discurso de segurança, que associa as normas e as leis. Ao afastar aquilo que é diferente do comportamento homogêneo esperado dos usuários de um sistema racionalizado de transporte, a guarda municipal atua como polícia ao executar as estratégias de segurança e controle da ordem disciplinar.

## 5. CONCLUSÃO

Com relação ao enfrentamento das normas de conduta por meio de provocação estética, o *habitus* das dançarinas e a eloquência com que interagem e se apropriam da estrutura urbana é essencial para a reflexão a respeito da contraconduta no cotidiano da cidade. A partir da discussão a respeito do *habitus*, fica claro porque a experiência provocadora se desenvolve tranquilamente com a participação de artistas, que se apropriam com naturalidade da estrutura do ponto de ônibus para dançar, brincar e interagir com os passantes. As pessoas que participam do campo artístico-cultural são orientadas ao longo de sua formação a tomar consciência corporal, a ter uma postura aberta a interações físicas com pessoas conhecidas ou desconhecidas, a experimentar e improvisar movimentos sobre suportes físicos e a inventar intenções para a interação com objetos cênicos. As dançarinas e os fotógrafos envolvidos na produção e registro da ação têm essa disposição social incorporada ao longo de outras situações vividas, de referências acumuladas de trabalhos artísticos com outras pessoas e lugares. Isso é fundamental na construção de uma relação social que organiza tanto as práticas quanto a percepção dessas práticas em torno da experiência estética. Assim, as dançarinas têm registrado em seus corpos as referências que as colocam em posição favorável para ao enfrentamento da ordem por meio de experiências estéticas. Para além de suas habilidades físicas, essas mulheres enfrentam diariamente o preconceito relacionado à estigmatização da prática de *pole dance*, de modo que o simples fato de se assumirem praticantes dessa atividade já configura em si uma contraconduta em determinados campos conservadores da estrutura patriarcal e heteronormativa. Ao ser executada no espaço público, a atividade cotidiana das dançarinas é potencializada como ato político. O constrangimento notado nos passantes que não se sentiram à vontade na presença das dançarinas pode ser uma evidência daquilo que Bourdieu (1979) apresenta como sendo a reprodução das relações de poder inscritas na estrutura social, que orienta as disposições individuais em prol da manutenção da ordem disciplinar.

A conduta desviante da ordem disciplinar vivida no espaço público é uma manifestação política que enfrenta o controle sobre o comportamento no dia-a-dia. As experiências cotidianas de contraconduta conformam uma prática de resistência à noção socialmente construída de segurança, típica da sociedade de controle. Assim, elas são abertas à coexistência de diferenças individuais e coletivas. Os usos que insurgem contra a ordem disciplinar são um levante de corpos que ocupam as estruturas urbanas de maneira crítica e autônoma e, por consequência, abrem a discussão a respeito da contraconduta em termos de suas manifestações espaço-temporais. Tal como foi observado na experiência do *pole dance* no ponto de ônibus, as experiências estéticas do corpo na cidade são contracondutas que problematizam as limitações impostas pela governamentalidade que decide a maneira como o espaço é estruturado e como deve ser usado. Assim, os corpos desobedientes são manifestações de contraconduta vividas no cotidiano, pois produzem situações de experiência estética baseadas na inventividade interpretativa de quem insurge contra a ordem disciplinar, que desobedece ao uso programado para as estruturas sociais e espaciais da cidade.

## BIBLIOGRAFIA

- BEY, H. (1985) T.A.Z.: the temporary autonomous zone, ontological anarchy, poetic terrorismo. São Paulo: ColetivoSabotagem, 1991. (online) Disponível em: <[http://www.hermetic.com/bey/taz\\_cont.html](http://www.hermetic.com/bey/taz_cont.html)>, acesso em 17/09/2014.
- BOURDIEU, P. La distinction. Paris: Les éditions de minuit, 1979. (Collection le sens comum). O poder simbólico. (Trad. Fernando Tomaz) 13 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- DIAS, P. L. C. A apropriação da rua apreendida pelo “espaço vivido”. In: ENANPUR. 16. 2015, Belo Horizonte. Apresentação oral e caderno de resumos. Belo Horizonte: Anpur, 2015. p.172.
- DONAGHUE, N.; KURZ, T. R.; WHITEHEAD, K. Spinning the pole: A discursive analysis of the websites of recreational pole dancing studios. In: Feminism & Psychology, n.21, v.4, p.443-457, nov. 2011. (online) Disponível em: <<http://core.ac.uk/download/pdf/11236708.pdf>>, acesso em 08/06/2015.
- ELIAS, N. O processo civilizador. Trad. Ruy Jungmann. 2 vol. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.
- G1 MG. 2015. Carnaval de BH atrai mais de um milhão de foliões, diz Belotur. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/carnaval/2015/noticia/2015/02/carnaval-de-bh-atrai-mais-de-um-milhao-de-folhoes-diz-belotur.html>>, acesso em 08/06/2015.
- FOUCAULT, M. Vigiar e Punir: Nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 1999a.

FOUCAULT, M. Em defesa da sociedade. Curso dado no Collège de France (1975-1976). (Trad. Maria Ermantina Galvão) São Paulo: Martins Fontes, 2005.

FOUCAULT, M. Segurança, Território, População. Curso dado no Collège de France (1977-1978). (Trad. Eduardo Brandão) São Paulo: Martins Fontes, 2008.

LANDINI, T. Jogos habituais – Sobre a noção de habitus em Pierre Bourdieu e Norbert Elias. In: Simpósio Internacional Processo Civilizador. 10, Campinas, 2007. (online) Disponível em: <[http://www.uel.br/grupoestudo/processoscivilizadores/portugues/sitesanais/anais10/Artigos\\_PDF/Tatiana\\_Landini.pdf](http://www.uel.br/grupoestudo/processoscivilizadores/portugues/sitesanais/anais10/Artigos_PDF/Tatiana_Landini.pdf)>. Acesso em 24/07/2015.

SANTOS, C. A. Benefícios do Pole Dance sobre a aptidão física: uma revisão teórica. In: Encontro de Iniciação Científica da FAFIPA - EIC. 3, 2012. Paranavaí. Anais do III EIC. Paranavaí: Universidade Estadual do Paraná, 2012. ISSN 2178 1451. (online) Disponível em: <[http://www.ronaldofrutuozo.com.br/eic2012/textos/BENEFICIOS\\_DO\\_POLE\\_Santos.pdf](http://www.ronaldofrutuozo.com.br/eic2012/textos/BENEFICIOS_DO_POLE_Santos.pdf)>, acesso em 08/06/2015.

SETTON, M. G. J. A teoria dos habitus em Pierre Bourdieu: uma leitura contemporânea. In: Revista Brasileira de Educação, n.20, p.60-70, mai/jun/jul/ago 2002. (online) Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n20/n20a05>>. Acesso em 22/11/2014.

TEMPLE, G.C. Poder e resistência em Michel Foucault: uma genealogia do acontecimento. 2011. 166f. Tese (Doutorado em Filosofia) – Departamento de Filosofia e Metodologia das Ciências, UFSCar, São Carlos, agosto de 2011.

VELLOSO, R. C. L. Governamentalidade, Insurreição, Contra-conduta: o Urbano em Michel Foucault. Belo Horizonte: Disciplina ministrada no Núcleo de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais. 14/06/2016. Nota de aula.

# Capítulo 5

## *Urbanização e Computação Urbana: Um dispositivo de desenvolvimento da participação social na cidade de Paragominas-PA*

*Tarcisio Lemos Monteiro Carvalho*

*Rodolpho Zahluth Bastos*

*Gilberto de Miranda Rocha*

**Resumo:** A população urbana tem aumentado gradativamente nas últimas quarenta décadas, demandando soluções para os diversos problemas de disponibilidade limitada de recursos, que afetam as vidas de bilhões de pessoas na Amazônia, no Brasil e no Mundo. A computação urbana melhora a participação social e pode ajudar a melhorar os serviços na cidade, conseqüentemente a qualidade de vida das pessoas.

A participação social no âmbito nacional é estabelecida na Constituição Federal do Brasil de 1988 e pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001), já na esfera global, mais recentemente, em 2015, a Agenda 2030, nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), é requisito para o desenvolvimento, que é caracterizado por múltiplas facetas, nas dimensões social, ambiental, política, econômica, tecnológica.

Desta forma, este trabalho parte do princípio de que a participação social é uma dimensão do desenvolvimento e busca utilizar o aplicativo móvel Colab.re como dispositivo de inovação para fortalecer os processos de decisão com a promoção das *smart cities*. A computação urbana e a disponibilidade de aplicativos móveis que criam redes de relacionamento podem inovar a participação social na maneira como são tomadas as decisões na gestão da cidade. Utilizar do desenvolvimento tecnológico em prol da participação social é substancial na execução desta pesquisa. Para isso, foi necessário criar uma “rede social cidadã” entre a Prefeitura de Paragominas e a sociedade, estimulando a participação social. O resultado é um canal de comunicação entre Prefeitura e cidadãos.

Assim, a computação urbana utiliza de dispositivos móveis na certeza de gerar um entendimento “maior” de como impactos pontuais refletem em uma cidade inteira e pode ajudar a vigorar relações entre os vizinhos. O desafio-chave é na mobilização em persuadir as pessoas da utilidade de se conectar uns aos outros e do trabalho em conjunto. Evidenciando como os aplicativos móveis podem ser úteis como dispositivos de inovação na intensificação da experiência vivida por um indivíduo, na construção de uma análise partilhada sobre os desafios coletivos urbanos na cidade de Paragominas-PA. O resultado como produto é um plano de execução para as secretarias de como tratar as informações postadas no Colab.re.

**Palavras-chave:** Urbanização, computação urbana, participação social, gestão da cidade.

## 1. INTRODUÇÃO

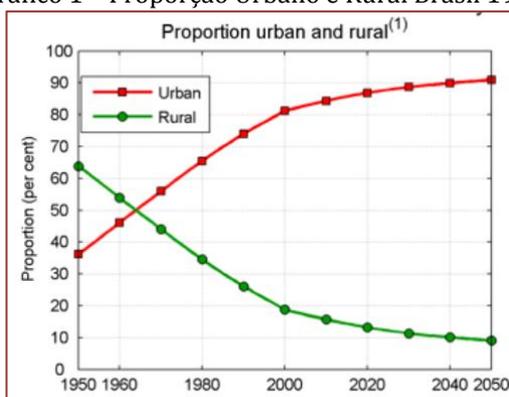
As cidades nas últimas quarenta décadas tem se urbanizadas. Na década de 1970, a população residente em área urbana correspondia cerca de 35,5% da população mundial. Em 2014, segundo o *Department of Economic and Social Affairs (ESA/ONU, 2013)*, a população mundial que vive em cidades chegou a 54%, e estimasse na *Revision of World Urbanization Prospects* que em 2050 esse percentual será de 66%.

No Brasil, este dado aumentou gradativamente nas décadas seguintes: em 1980 foi de 44,6%; subindo em 1991 para 58%, em 1996 para 61% e em 2000 para 70%.<sup>10</sup> No início dessa década, em 2010, de acordo com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM, 2010), cerca de 84,35% da população residente no Brasil vive na zona urbana das cidades, e segundo as *Perspectivas de Urbanização Mundial*, o Brasil terá cerca de 90% da sua população urbanizada em 2050, ilustrada no gráfico 1.

O processo de urbanização, ou “transição urbana”, descreve uma mudança em uma população dispersa em propriedades rurais em que agricultura é a atividade econômica dominante em direção a uma população que se concentra em áreas urbanas cada vez maiores e densas, caracterizadas por indústrias e serviços (MONTGOMERY et al., 2004).

Historicamente a transição urbana está ligada ao desenvolvimento econômico. Na Europa e na América do Norte (EUA), uma rápida urbanização no fim do século XIX e do século XX foi acompanhada da revolução industrial e o rápido desenvolvimento econômico.

Gráfico 1 – Proporção Urbano e Rural Brasil 1950-2050.



Fonte: (1) Proportions of urban and rural population in the current country or area in per cent of the total population, 1950 to 2050. (ESA/ONU, 2014)

No Brasil, numa lista de dezenove cidades que dobraram a população na década passada, segundo os dados do último censo (IBGE, 2010), dez estão na Amazônia. Concomitantemente, a população da região amazônica aumentou 23% no mesmo período, enquanto no país como um todo aumentou somente 12%. Nos últimos quarenta anos, a região amazônica vivência as maiores taxas de urbanização do Brasil.

A Amazônia Legal é uma área com extensão territorial total de 5.217.423 km<sup>2</sup>, correspondendo a 61% do território nacional, enquanto os seus habitantes correspondem, aproximadamente, a 12% de toda a população nacional (IBGE, 2010). Há poucas décadas essa extensa porção do território nacional comportava um pequeno número de cidades, a realidade da região foi completamente transformada. Cidades cresceram em termos de indicadores absolutos e de população urbana, levando o Brasil à experimentar o desenvolvimento econômico, ocupando em 2016 a posição de 9ª economia do mundo. Na atualidade, dados oficiais mostram que a Amazônia contribui com cerca de 5,4% dessa economia Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Uma associação similar, eventualmente mais frágil, entre a urbanização, a industrialização e o desenvolvimento econômico tem sido observado em muitas partes do planeta. A transição urbana e o crescimento econômico são associados porque em partes, o desenvolvimento econômico alimenta a urbanização. As pessoas são atraídas para as cidades que oferecem diversas oportunidades de educação, emprego e serviços.

A urbanização, no que lhe diz respeito, geralmente teve um impacto positivo no desenvolvimento econômico e na redução da pobreza. Nas cidades estão concentrados diversos grupos de trabalho que as empresas precisam para crescer. Além disso, a densidade de pessoas e empresas nas cidades proporciona compartilhamento de conhecimento e informação, promovendo *stakeholders* e inovação tecnológica.

Com os centros do comércio, governo e transporte, as cidades fornecem vínculos essenciais com áreas rurais, entre outras cidades e fronteiras internacionais. Aproximadamente 80% do PIB global é gerado nas cidades (GRÜBLER E FISK, 2013). As tendências recentes nas regiões em desenvolvimento, particularmente na Amazônia brasileira, desafiam as noções mais antigas sobre urbanização e desenvolvimento econômico (FAY E OPAL, 1999).

Os efeitos dessa urbanização tem gerado uma enorme pressão sobre serviços e infraestruturas, como transportes, habitação, saneamento e energia, telecomunicações. Diante desses inúmeros desafios para a gestão das cidades, surge uma nova área para atender questões dos acontecimentos em ambientes urbanos: a Computação Urbana (Kindberg et al. 2007; Kostakos,O'Neill 2008; Zheng et al. 2014a), que é uma área transversal e interdisciplinar, que diz respeito à “aprendizagem e questionamentos sobre as adversidades enfrentadas pelas cidades utilizando tecnologias da informação e comunicação (TIC's)” (LOUREIRO et al., 2014c).

Nessa perspectiva das cidades cada vez mais urbanizadas e interconetadas, a computação urbana é mais que um conjunto de elementos em uma rede de telecomunicações, os ambientes urbanos são sistemas complexos (BATTY, et al., 2012) onde o todo é mais que o total das partes, as interações ocorrem heterogeneamente e o comportamento global emerge de forma endógena.

Neste cenário, o projeto de infraestruturas de cidade é caótico e imprevisível. Estas questões fomentaram a computação urbana, adquirindo novas formas de participação social e inovação na gestão das cidades. A computação urbana une a participação social a dados oficiais, provendo além de serviços de computação e armazenamento de informações, as características de uma rede de sensoriamento participativo (RSP).

Este trabalho apresenta a computação urbana a partir do uso de um aplicativo móvel chamado Colab.re, propondo adesão por parte da prefeitura de Paragominas-PA, como dispositivo de desenvolvimento para participação social aplicado ao cenário da cidade urbanizada, com demanda crescente de recursos, demonstrando inovação na gestão das *smart cities*. A ambição é saber se é possível otimizar e automatizar o fornecimento de informações através das RSP a cerca de problemas urbanos na cidade de Paragominas-PA por parte dos cidadãos, neste ambiente complexo, e finalmente propor um plano de execução para atendimento as demandas postadas no Colab.re.

Os resultados obtidos durante a experiência indicam que é possível utilizar aplicativos móveis para prover melhoria na gestão da cidade, observando o já esperado ganho a partir da participação social frente a uma solução inovadora, garantindo o fornecimento de informações em *timeline*, aliada a característica heterogênea do ambiente da computação urbana.

Na sequência do trabalho, nas seções que seguem fazemos uma apresentação de dados estatísticos da urbanização e seus efeitos no recorte do contexto Amazônico, no arquipélago da RI do Capim, especificamente a cidade de Paragominas-PA; a seção 2 a metodologia utilizada para a proposta do uso do Colab.re na cidade de Paragominas-PA é descrita, assim como as oficinas e experiências realizadas, e aferições utilizadas. Na seção 3 são apresentados os resultados obtidos pela experiência e a proposta de um “plano de execução” do Colab.re na cidade de Paragominas-Pa; por fim na seção 4 é realizada a discussão a cerca dos resultados obtidos e prospecções futuras.

## 2. OBJETIVOS

O presente estudo verifica as possibilidades da computação urbana, por meio da tecnologia disseminada através do uso de um aplicativo móvel como dispositivo de desenvolvimento de participação social e inovação na gestão da cidade de Paragominas-PA.

Para tanto, busca-se atingir os seguintes objetivos específicos:

- Analisar o uso do dispositivo móvel chamado Colab.re, propondo adesão por parte da Prefeitura de Paragominas, seus efeitos e formas de interação dos cidadãos;
- Entender e tratar questões enfrentadas pela cidade de Paragominas-PA, a luz do uso de um aplicativo móvel, na busca de uma maior participação social na gestão da cidade;

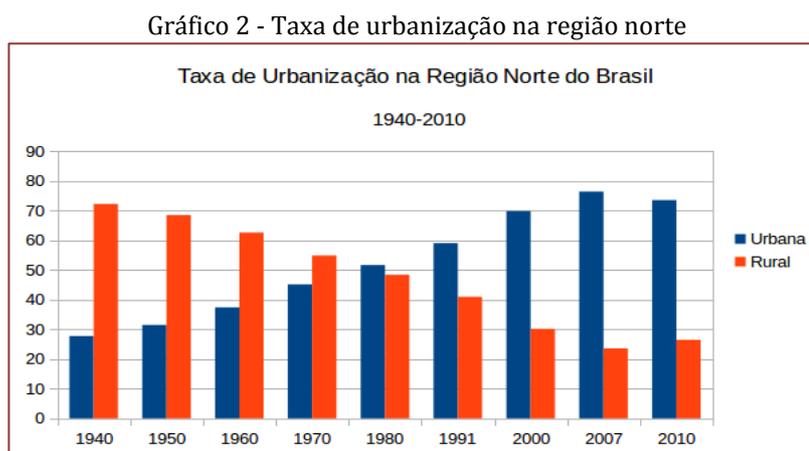
Por fim, contribuir para a melhoria na exploração da natureza dos procesos de execução na prestação de serviços a cerca dos fenômenos urbanos, propondo um Plano de Execução (Atendimento), para que a partir dos dados postados no Colab.re. o uso dessas informações promovão inovação na gestão da cidade de Paragominas-PA.

### 3. REFERENCIAL TEÓRICO

A região Norte abriga os maiores estados em território do país (45,2%): Amazonas e Pará. Além disso, das dez maiores cidades em extensão territorial também estão no Norte (quatro no Pará e seis no Amazonas). E esta proporção territorial fez com que a população crescesse 1.570% na região norte, enquanto a nacional cresceu 709%, tabela 1 (IBGE, 1970-2010). Segundo Silva (2014), enquanto na região, o PIB cresceu no mesmo período, 338,6%, o crescimento nacional foi de 140,4%, demonstrando quatro décadas de crescimento econômico.

Na segunda metade do século XX, a urbanização e a industrialização fizeram o PIB praticamente dobrar a cada 20 anos. A região norte, concentra mais de 50% da população nas capitais (IBGE, 2010), bem como o PIB gerado, desfrutando de indicadores sociais acima da normalidade do país.

A partir da década de 1970 que o processo de urbanização se intensificou na região norte, pois foi através do desbravamento da Amazônia promovido pelos presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek a região cresceu. O estado do Pará é reflexo desse crescimento e atualmente possui 4% da população nacional e cerca de 46,7% da população da região Norte, e situasse no Pará doze das vinte maiores cidades em população (IBGE, 2010).



Fonte: IBGE, 1940-2010.

Tabela 1 – População 1970-2010, taxa de urbanização por região

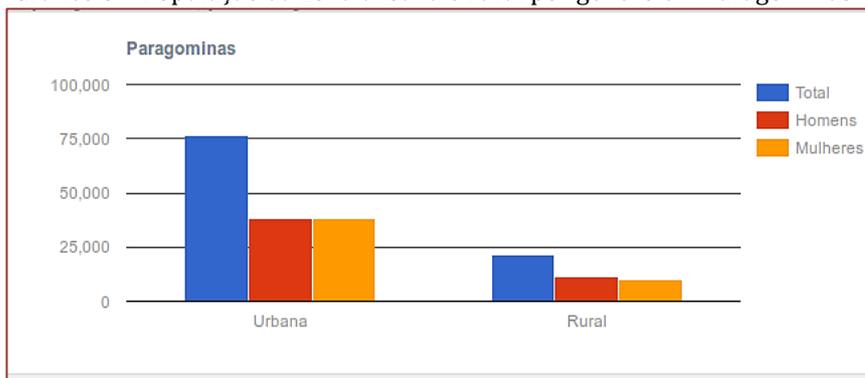
Estado	População 1970	População 2010	Taxa de Urbanização % <sup>11</sup>
Brasil	92,7 milhões	190,7 milhões	84,36
Norte	12,3 milhões	16,3 milhões	76,43
Sul	24,5 milhões	26 milhões	84,93
Sudeste	70,1 milhões	11 milhões	92,95
Centro-oeste	11,2 milhões	12 milhões	88,8
Nordeste	46,9 milhões	50 milhões	73,13

Fonte: IBGE, 2010

Na cidade de Paragominas é a “ilha” urbana, do arquipélago da Região de Integração do Capim no Estado do Pará onde está a população da zona urbana acima de 78% do total e tendem a aumentar, ao passo que a população rural diminui.

Neste trabalho o objeto de estudo é a cidade de Paragominas, que está localizada a 300 km da capital Belém não foge à regra, ocupa a 11ª posição no PIB em nível estadual e 381ª no ranking por cidades a nível nacional (IBGE, 2012), apresenta no gráfico um acréscimo de aproximadamente 25.000 pessoas em apenas 20 anos (1996-2006).

Gráfico 3 – População da zona urbana e rural por gênero em Paragominas

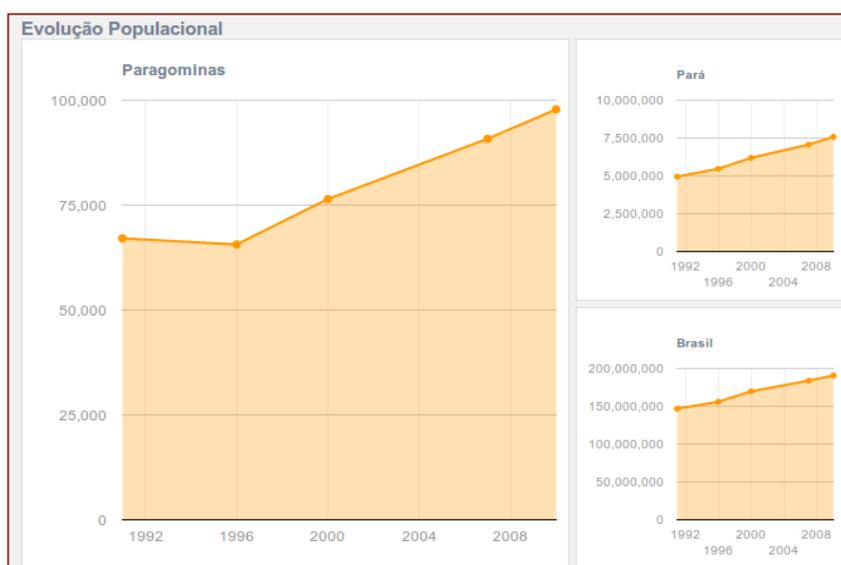


Fonte: IBGE, 2010-2014

No que tange a dimensão econômica, o PIB da RI do Capim, em 2010, apresentou valor corrente de R\$ 4,3 bilhões, o que significa 5% de todo o Estado do Pará. A cidade de Paragominas é responsável por cerca de 36% dessa montante, registrando o valor de PIB *per capita* de R\$ 8,9 mil, superior ao da região que foi de R\$ 4,8 mil. (IBGE, 2010).

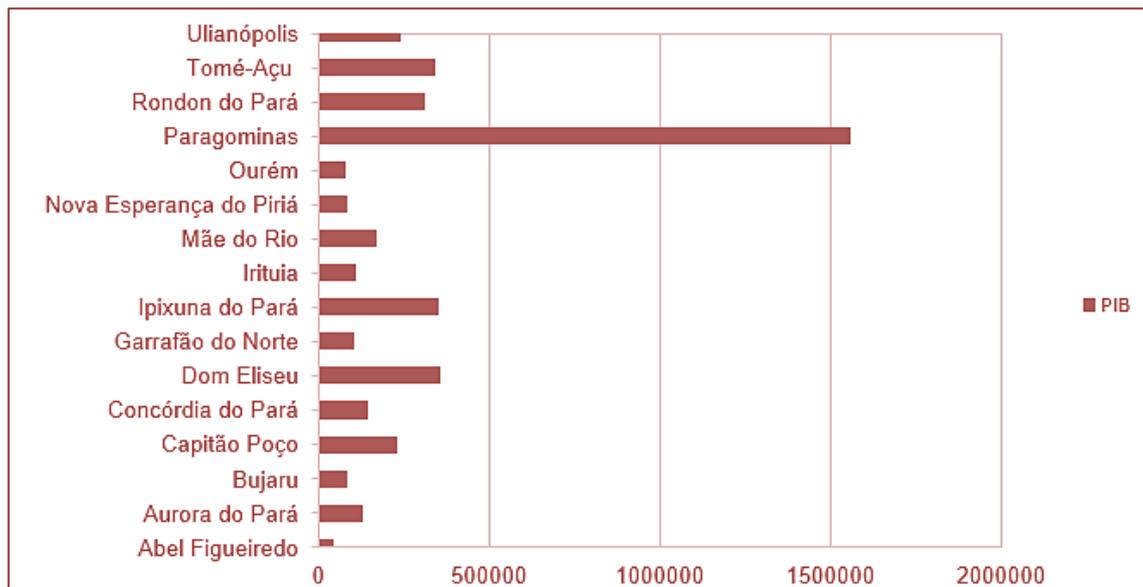
A economia da RI do Capim é visivelmente a cidade de Paragominas como maior produtor de grãos (40%), sendo o maior produtor de soja (50%) e milho (30%) do Estado, destaque ainda para produção de frutas e 5º maior rebanho de gado (8% de todo o Estado). Estando Paragominas na balança comercial 89% de participação nas exportações, e Tomé-Açu com 9,65%, nas importações abarca os 84,40% seguido de Ipixuna com 15,60%.

Gráfico 4 – Evolução da população: Paragominas, Pará e Brasil



Fonte: IBGE, 2010

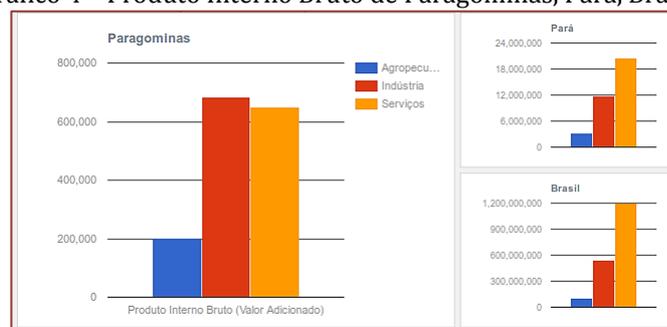
Gráfico 5 – PIB por município



A cidade de Paragominas, fica no sudeste do Pará, e na década passada (2000-2009), conforme estatísticas oficiais do Instituto de Desenvolvimento Econômico Social Ambiental do Pará (IDESP, 2014) registrou o 13º lugar em crescimento entre as cidades paraenses (tabela 2), destaque também para o número de moradores urbanos que é de 78% (gráfico 3).

A cidade de Paragominas apresenta uma realidade urbanística, pois teve sua população urbana aumentada, bem como o PIB, e atualmente o seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é o 20º do Pará (Gráfico 3), o que vamos ver no entanto, é que não são encontradas mudanças significativas quanto ao modelo de acesso e distribuição das riquezas da cidade (GALVÃO, 2013).

Gráfico 4 – Produto Interno Bruto de Paragominas, Pará, Brasil



Fonte: IBGE, 2014

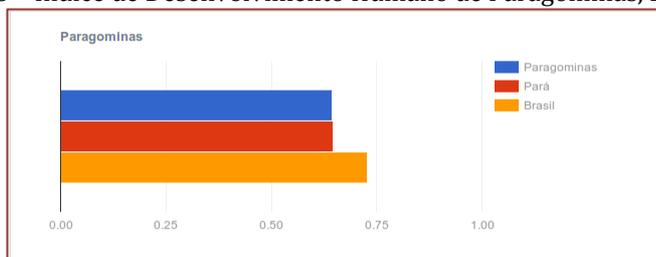
Tabela 3 – Receitas e Despesas de Paragominas, Pará, Brasil

Despesas e Receitas orçamentárias			
Variável	Paragominas	Pará	Brasil
<b>Receitas</b>	235.804	11.962.251	461.146.647
<b>Despesas</b>	200.370	10.595.406	412.501.044

Fonte: IBGE, 2012

A cidade de Paragominas ilustra a fórmula do aumento populacional=crescimento econômico, pois teve sua população urbana aumentada, bem como o PIB, e seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) ocupa a 20ª posição no Pará (Gráfico 3), no entanto não são encontradas mudanças significativas quanto ao modelo de acesso e distribuição das riquezas da cidade (GALVÃO, 2013).

Gráfico 8 – Índice de Desenvolvimento Humano de Paragominas, Pará, Brasil



Fonte: IBGE, 2010-2014

Enquanto a escassez de dados sobre os ambientes urbanos na região impossibilita qualquer inferência sobre tendências, os indicadores disponíveis demonstram que o processo de urbanização continuou nas cidades da Amazônia entre os anos de 1970 e 2010, e os efeitos da integração da região norte ao restante do país foram os mais prejudiciais possíveis: desde o desflorestamento à grandes concentrações econômicas e populacionais.

Os demógrafos observam que a transição urbana observada na Amazônia, especificamente na cidade de Paragominas-PA, nas últimas quatro décadas, não consiste com teorias econômicas da urbanização. O crescimento econômico provocou mudanças que não foram e nem estão refletidas nos níveis de qualidade de vida ideais para grande parte das pessoas. Na Amazônia, em contraponto a realidade econômica, existem cidades isoladas, apresentando altos índices de escassez em geral, em virtude de se tratar de uma região que sofreu intensas intervenções do Governo Federal com o intuito de integrá-la ao resto do país.

Juntamente com as capitais, as cidades com moradores que passam de 100.000 habitantes, certamente dispararam o crescimento econômico de outras cidades às proximidades. Aqui, sugere-se que um desses centros é a cidade de Paragominas, que dos primórdios da sua fundação amoldou-se no discurso do desenvolvimento, do pioneirismo e da modernização da região (LEAL, 2000) e, neste contexto, ela se enquadra como desenvolvida na região amazônica, o que significa, para ambas, sua integração em uma dinâmica econômica nacional e internacional (LIRA et al., 2009).

#### 4. URBANIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO

A luz dessa ótica planetária, Milton Santos, sinaliza a ideia de globalização em um de seus últimos livros, *“Por uma outra globalização”* (2001, p. 08), onde ele distingue o mundo em três perspectivas a respeito do conceito de globalização: “globalização como fábula”, conforme nos é divulgada; “globalização como perversidade”, demonstrando como de fato se processa; e “globalização como possibilidade”, com a ideia de *uma outra globalização*.

Assumesse a ótica da terceira perspectiva de globalização, proposta por Santos (2001), é a que dá o título à sua obra, ou seja, a possibilidade de uma outra globalização. O ser humano, que vive em cidades, encontra vários pontos positivos no seu desenrolar cultural, pois devido à ruptura das fronteiras as informações são acessadas com rapidez e facilidade, acurando o conhecimento e possibilitando “uma outra globalização”, que emerge com um feitio mais gentil e altruísta. O autor crer numa modificação que aconteceria de forma endógena, nascendo de pessoas, privadas do empreendimento do livre pensar, com o informação e a tecnologia do planeta utilizados para outros propósitos. O autor afirma, ainda, que a globalização é para todos, porém para transmutar num ser globalizado é crucial ter um diminuto desenvolvimento tecnológico.

O Brasil atualmente está na 53ª posição no ranking de velocidade de Internet no planeta, o que vem melhorando nos últimos anos, mas ainda é ¼ da velocidade do país com rede mais rápida do globo, a Coreia do Sul (GLOBAL STATE OF MOBILE NETWORKS, 1997).

O IBGE em 2013 divulgou dados que apontam que mais da metade da população não tem Internet em seus domicílios (PORTAL BRASIL, 2014), porém contrariamente a esses dados, Castells (2015) contesta em uma entrevista que “o grande percentual dos brasileiros tem acesso à Internet, apesar de não ter instalada na sua residência, mas tem acesso à Internet na escola, em lanchonetes e bares com acesso, em seus *smartphones*”, Castells é um teórico da Internet e das reações que ela provoca na sociedade em rede, na economia e na coexistência social em todo o globo e ele diz que “a rede representa um espaço de autonomia” (CASTELLS, 2003 p. 28).

Em maio de 2015, a União Internacional de Telecomunicações (na sigla em inglês UIT) anunciou que “existe mais de sete bilhões de números de telefones celulares no mundo, 3,2 bilhões de usuários acessando a Internet em todo o mundo, e a metade da população adulta tem *smartphone*.”<sup>12</sup>, e “esses dados explicitam não somente o rápido avanço tecnológico mundial mas auxiliam a projetar quem está ficando para trás e onde/como os investimentos são mais necessários”, além disso, “as tecnologias de informação e comunicação (TIC), vão ter um papel bastante significativo para atingirmos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 2030)”<sup>13</sup>.

Outras estatísticas interessantes referentes às informações de manuseio do celular, no Brasil, demonstram o quanto a mobilidade está enraizada na rotina das pessoas, a notícia de que o *Personal Computer* (PC) está sendo trocado por dispositivos móveis para acessar a Internet já não deslumbra mais, mas encontramos outras: já no final de 2014, segundo a empresa eMarketer<sup>14</sup>: “o Brasil ocupava o 6º mercado mundial de *smartphones*, atrás apenas dos grandes como Japão, Rússia, EUA, Índia e a China”, ainda segundo a empresa: “a quantidade de brasileiros que utilizam dispositivos móveis para acessar a Internet rompeu a marca de 72 milhões, demonstrando um acréscimo de 23,5% em relação aos seis meses anteriores. No mesmo ano de 2014, a consultoria IDC divulga que desse universo 54,5 milhões são *smartphones*, e que 15% têm acesso ao 4G”.

Castells (2001) enfatiza que as estatísticas tradicionais de uso da Internet são absolutamente antiquadas, ele identifica que estamos em uma sociedade digital: “O primordial agora é que todo o planeta está *online* e temos que examinar tudo o que sabemos sobre a sociedade da industrialização, porque estamos na era da informação” (CASTELLS, 2001, p. x), portanto, todos nós já existimos hibridamente de matéria e virtualmente na Internet.

“A Internet é um dispositivo urbano global de desenvolvimento social. Devemos recordar que foram 3.000 anos para a escrita se disseminar e chegarmos onde estamos atualmente, no qual muitos sabem ler e escrever. A Internet está na adolescência”, foi uma das falas de Pierre Lévy durante uma palestra no Brasil (2012). Ele estuda os “reflexos da Internet nas pessoas, nas humanidades digitais e no virtual.” e defende que estamos na vanguarda da globalização da informação e do desvencilhar dos pilares hegemônico do Estado, trazendo possibilidades em que os indivíduos tenham acesso a uma infinidade de dados abertos, obras, serviços e produtos irradiados continuamente em larga escala pelos mais diferentes jeitos de fabricação e distribuição.

Para Lévy (2012), a grande rede chamada Internet permite, na atualidade, que bilhões de usuários se dirijam a uma banda larga de exposição pública nacional e internacionalmente, ou seja, mesmo quem não pode publicar suas ideias e/ou produção nas mídias convencionais, como a edição impressa, nas revistas/jornais ou aparecer nos programas de televisão, pode “viralizar” na Internet.

As tendências da urbanização estão integralmente ligadas a globalização e o desenvolvimento da rápida absorção de tecnologias computacionais tem gerado inúmeros desafios para a gestão das cidades. As cidades não tem dado conta dos serviços urbanos de forma satisfatória à população.

A globalização e as teorias da urbanização, são consistentes também com a transição demográfica (de Vries,1990; Dyson,2011). A teoria demográfica da transição urbana explica que o período de pré-transição é caracterizado por altas taxas de natalidade e mortalidade, diferentemente na zona rural que tendem a ser menores, do que nas zonas urbanas devido o aumento de risco de morte por doenças infecciosas, que se espalham facilmente em áreas densamente povoadas com falta de saneamento.

---

12 UIT - <https://nacoesunidas.org/agencia/uit/>

13 Houlin Zhao – secretário-geral da UIT.

14 eMarketer – <https://www.emarketer.com/>

Do mesmo modo que a conservação da floresta ficou no sentido contrário à lógica do crescimento urbano, os índices sociais desiguais e o elevado nível de devastação ambiental foi outrossim relevante, com extensas áreas desmatadas nas proximidades das rodovias construídas nas décadas passadas, proporcionais a extensões de países inteiros, como a Bélgica. (PINTO et al., 2009).

A cidade de Paragominas apresenta uma realidade urbanística, de certa forma pode facilitar o desenvolvimento econômico e social, pois teve sua população urbana aumentada, bem como o PIB, e atualmente o seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é o 20º do Pará (Gráfico 3), o que vamos ver no entanto, é que não são encontradas mudanças significativas quanto ao modelo de acesso e distribuição das riquezas da cidade (GALVÃO, 2013), da mesma forma que possibilita oportunidades para mitigar o impacto adverso do consumo e da produção do meio ambiente. Do contrário o crescimento urbano rápido e sem planejamento ameaça o desenvolvimento da região, quando as infraestruturas básicas não são desenvolvidas ou quando não se implementa políticas para a proteção do meio ambiente e assegurar a qualidade de vida nas cidades urbanas e globalizadas.

## 5. URBANIZAÇÃO E SEUS EFEITOS

Um estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostrou a evolução da urbanização brasileira entre 1970 e 2010. Houve um crescimento quatro vezes o tamanho da população, de 41 milhões para 170 milhões de habitantes. O Brasil se tornou urbano neste período passando de 31% da população para 81% vivendo nas cidades. Enquanto a população nas cidades de 1970-2010 cresceu 125 milhões na zona urbana, na zona rural aumentou apenas 4 milhões no mesmo período.

A taxa de analfabetismo apesar de terem caído de 57% para 9,6% em 40 anos, o quantitativo de analfabetos continua igual ao de 1940 com cerca de 14 milhões de cidadãos em 2010, sendo 23,3% desse número é da população da zona rural. De 1970 a 2010 as maiores taxas de analfabetismo permanecem na região norte do país. Em 1940 menos que 30% das crianças entre 7 e 14 anos frequentava as escolas, em 2010 esse número é de 95% no mesmo período.

Em 1970 aproximadamente 29 milhões de pessoas possuíam alguma ocupação econômica atingindo 66 milhões em 2010. As pessoas ocupadas na agricultura caíram de 32,6% para 17,9% da população.

Apesar do crescimento de 1970 até 2010 ainda existem muitos problemas a serem resolvidos para mitigar as diferenças entre ricos e pobres. No Brasil estão as maiores taxas de desigualdades do planeta, No início do século XXI, por exemplo, o Relatório de Desenvolvimento Humano (HDR, na sigla em inglês), com os 13 piores IDH (2013), do Brasil, pertencem à Amazônia, entre eles quatro piores especificamente, estão no estado do Pará (PNUD, 2010), são eles: Melgaço (0,418); Chaves (0,453); Bagre (0,471) e Cachoeira do Piriá (0,473). Não por acaso, são cidades distantes dos grandes centros urbanos, mas na região Norte está também a capital do Tocantins, Palmas, com 0,788, considerado alto pelo PNUD, em comparação com a média nacional, é o melhor IDH da região Norte, e está em 76ª na posição nacional. No Pará, a cidade de Paragominas ocupa a 20ª posição no estado, e 3.201ª no ranking nacional das cidades, com o IDH de 6,45% (PNUD, 2013), estando muito acima dos piores IDH da Amazônia/Pará/Brasil citados anteriormente.

Para auxiliar na solução desses desafios em médio/longo prazo somente um processo inovador através da tecnologia. A urbanização e o “crescimento das cidades na selva amazônica” (ROMERO, 2012) provoca, no mínimo, um movimento por parte de cientistas e pesquisadores, à medida que uma série de novos empreendimentos industriais transformam a Amazônia na região brasileira com um dos maiores avanços populacionais da história.

As vantagens da vida urbana combinada com os maiores rendimentos disponíveis nas áreas urbanas em comparação com áreas rurais, oferece inúmeras vantagens para os habitantes das cidades. A vida urbana é frequentemente associada a altos índices de alfabetização e qualidade de vida, *status* das mulheres e participação da força de trabalho, bem como melhor saúde, maior acesso a serviços sociais e oportunidades aprimoradas para participação social e política. No entanto o crescimento urbano rápido e não planejado ameaça o desenvolvimento quando a infraestrutura necessária não é desenvolvida ou quando as políticas não são implementadas para garantir que os benefícios na da vida da cidade sejam compartilhados de maneira equitativa.

Seja impulsionado pela crescente prosperidade tecnológica ou por outras mudanças econômicas e/ou demográficas também em andamento, as tendências da urbanização apresentam oportunidades para o

desenvolvimento, dando origem a desafios formidáveis para computação urbana, participação social e gestão das cidades.

De fato, onde as pessoas vivem é um poderoso determinante de como vivem em relação ao emprego, padrões de consumo, acesso básico a serviços como: habitação, água, saneamento, educação e cuidados com saúde, bem como a pegada ambiental e vulnerabilidade de riscos naturais.

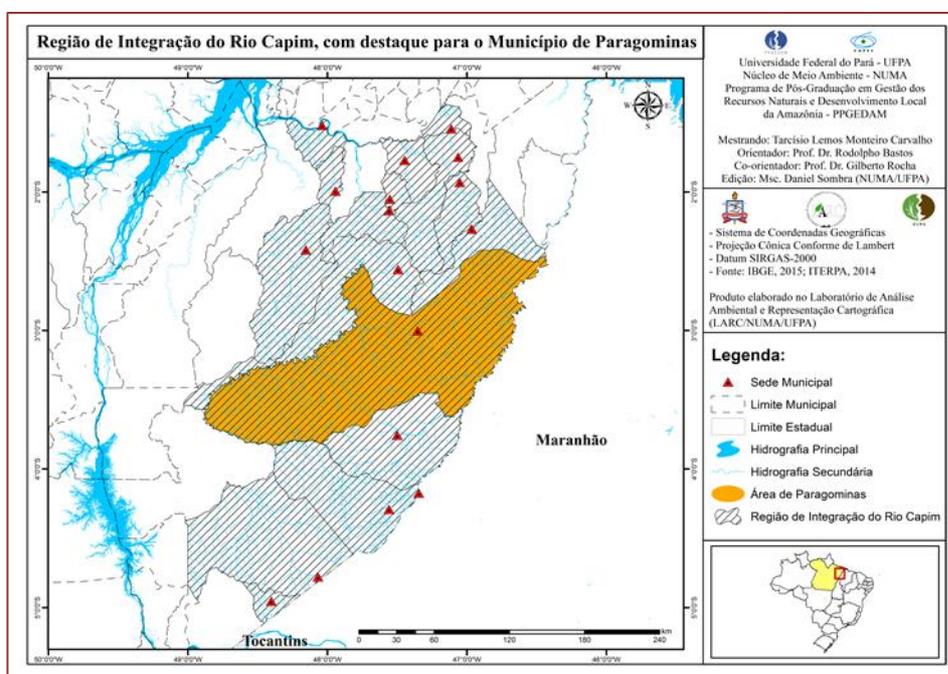
Com o suficiente planejamento, competência e capacidade institucional, os governos podem aproveitar as economias das cidades para fornecer infra-estrutura, como estradas, água encanada e luz, bem como serviços como educação e saúde, para uma grande população em custos baixos do que seria necessário para atingir o mesmo número de pessoas na zona rural.

No entanto uma expansão urbana rápida inadequada gera poluição, degradação ambiental, produção insustentável, padrão de consumo.

A computação urbana forja um novo modelo de desenvolvimento urbano que integra todas as facetas históricas de desenvolvimento no intuito de promover a participação social, o bem-estar e a prosperidade da gestão compartilhada da cidade em um mundo urbanizado.

## 6. RESULTADOS DA PESQUISA E DISCUSSÕES

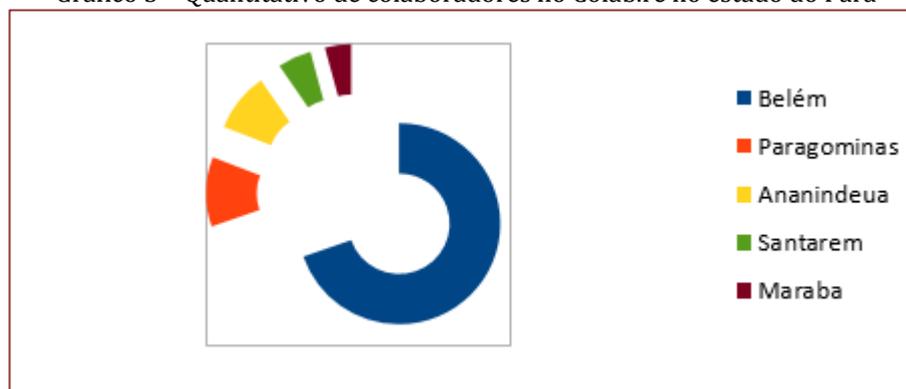
Este trabalho no levantamento do “Estado da Arte” das áreas correlatas com a pesquisa, através de acessos a acervos de congressos, instituições e periódicos de referência; compreender a computação urbana e utilizar um sistema aplicativo móvel que possa prover suas especificidades; compreender as principais modelagens de computação urbana; definição do cenário atual, conforme levantamento de dados; definição das ferramentas necessárias a fim de realizar a construção de grafos a partir dos dados coletados; realização de oficinas para apresentação do aplicativo móvel; definição das secretarias municipais que utilizaram o aplicativo; análise de dados e publicação de resultados obtidos para a comunidade acadêmico-científica; disponibilidade na Internet de dados postados pela população; a base de dados gerada após tratamento servirá para auxiliar no planejamento e infraestrutura urbana do município de Paragominas-PA.



## 7. CONCLUSÕES

Os resultados alcançados foram satisfatórios, esperasse que a prefeitura faça bom uso da ferramenta e que a população possa de alguma forma participar da gestão no município de Paragominas, abaixo um gráfico das seis cidades que possuem maior número de colaboradores no Colab.re no estado do Pará ilustra bem esta situação:

Gráfico 5 – Quantitativo de colaboradores no Colab.re no estado do Pará



Abaixo, são apresentados os números reais e também percentuais em relação à população, de colaboradores no Colab.re referentes ao estado do Pará.

Quadro 3 – Percentual de colaboradores no Colab.re no estado do Pará

<u>Município</u>	<u>Colaboradores</u>	<u>População</u>	<u>Percentual</u>
Belém	478	1440000	0,0331944444
Paragominas	79	107010	0,0738248762
Ananindeua	67	505400	0,0132568263
Santarem	35	292520	0,0119649938
Maraba	30	262080	0,0114468864

Em uma breve análise sobre os resultados apresentados, a cidade de Paragominas, em apenas três meses de divulgação do aplicativo, alcançou o 2º lugar em números de usuários e melhor percentual do Pará, o que contempla com as análises dos diversos autores citados neste trabalho, o imenso potencial inovador na utilização da computação urbana mediante o uso de aplicativos móveis em prol do desenvolvimento de uma cidade sustentável no requisito de proporcionar a participação social.

A participação social pode ser entendida como um importante instrumento e modelo de gerenciamento de políticas públicas. Todavia, participação é mais do que utilizar um aplicativo móvel. Participação é uma filosofia de gestão que prioriza o envolvimento dos cidadãos nas decisões políticas públicas que interferem em suas vidas. Participação é uma dimensão da desenvolvimento, o que pode ser ilustrado pela figura abaixo, no mapa de palavras elaborado a partir da pergunta: “Se interessou pelo Colab.re?”, contida no questionário aplicado nas oficinas realizadas nas secretarias municipais (SEMS e SEMURB) e com os alunos das instituições.

Entretanto, participação enquanto dimensão da computação urbana é difícil de colocar em prática. Nesse contexto, a participação na utilização de aplicativos móveis tem sido muito utilizada. O objetivo desse trabalho foi analisar os desafios e as possibilidades de participação em termos de escopo, práticas e resultados na implementação de um aplicativo móvel para a gestão da cidade. E, para tal, foi utilizado o Colab.re, na cidade de Paragominas-PA, como estudo de caso. A partir disso, buscou-se apontar aprendizados advindos da participação social na realização das oficinas, relacionando a utilização do Colab.re e o planejamento municipal.

Figura 10 – Mapa de palavras elaborado a partir do questionário aplicado nas oficinas



Na teoria, demonstrou-se que a participação, quesito de/para o desenvolvimento, por meio da computação urbana possui grande potencial para a gestão da cidade de Paragominas-Pa. A partir da participação mediante a utilização do Colab.re será possível aprender sobre uma percepção “maior” de como perturbações refletem em uma cidade inteira e podem ajudar a fortalecer as relações entre moradores afetados por um problema, mas que só serão percebidos a médio/longo prazo. Sob essa perspectiva, a Computação Urbana é um excelente dispositivo de entendimento da realidade urbana.

Contudo, sob outra perspectiva, participação e Computação Urbana enseja confronto de ideias, subjetividades e esboços de sociedade. Ambos propiciam construção de projeto coletivo para o enfrentamento de desafios sociais futuros. Chamando para a mesma mesa atores sociais de setores distintos do governo, sociedade e mercado. Participação juntamente com a computação urbana produz aprendizados coletivos na comunicação entre os atores sociais. A história conta no caso de Paragominas-PA, que os atores sociais passaram a entender melhor que eles são parte de um sistema social mais amplo e complexo e que precisam estar dispostos a procurar soluções para os problemas econômicos, sociais, ambientais e porque não tecnológicos e que possam maximizar o sentimento de pertencimento, consequentemente, a melhoria da qualidade de vida. E, como produto fica instituído uma nova lógica favorável que modifica radicalmente as estruturas de poder.

Entretanto, a relação entre participação social e poder é um ponto crítico, porque a participação na utilização de um aplicativo móvel depende de usuários que possuam *smartphones* e, consequentemente, acesso à Internet para “poder” participar. Apesar do progresso ainda existe o alerta de que 4 bilhões de pessoas no mundo não estão conectadas (UIT, 2016).

No caso específico de Paragominas-PA, a proposição de uma nova lógica de participação social na construção de uma comunicação de proximidade entre gestores da cidade e cidadãos é o que a computação urbana possibilita.

Enfim, não basta a política pública apregoar a participação social; para haver inovação é necessário criar condições objetivas para que as decisões sejam efetivamente coletivas. E, por isso, é importante relacionar a participação social com a Computação Urbana a um conjunto de políticas públicas, de maneira a fazer valer as informações participativas postadas no Colab.re.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] CASTELLS, Manuel. *A Galáxia da Internet*. 1ª Ed. Brasil: Zahar, 2003. 243 p.
- [2] SILVA, T. H., VAZ DE MELO, P. O. S., ALMEIDA, J. M., and LOUREIRO, A. A. F. (2013a). Challenges and opportunities on the large scale study of city dynamics using participatory sensing. In Proc. of IEEE ISCC'13, pages 528–534, Split, Croatia.
- [3] SILVA, T. H., VAZ DE MELO, P. O. S., ALMEIDA, J. M., MUSOLESI, M., and LOUREIRO, A. A. F. (2014c). *You are What you Eat (and Drink): Identifying Cultural Boundaries by tAnalyzing Food & Drink Habits in Foursquare*. In Proc. of ICWSM'14, Ann Arbor, USA.
- [4] PINTO, Andréia; AMARAL, Paulo; SOUZA Jr., Carlos; VERÍSSIMO, Adalberto, SALOMÃO, Rodney; GOMES, Gleice; BALIEIRO, Cintia. Diagnóstico Socioeconômico e Florestal do Município de Paragominas. Relatório Técnico. Belém: AMAZON, 2009.
- [5] LIRA, Sérgio R. Bacury; SILVA, Márcio L. Monteiro da; PINTO, Rosenira Siqueira. Desigualdade e heterogeneidade no desenvolvimento da Amazônia no século XXI. *Nova Economia*, v. 19, n. 1, Belo Horizonte: jan./abr., 2009.
- [6] OLIVEIRA, G. B. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. Curitiba: Revista FAE, v.5, n.2, maio/ago. 2002

# Capítulo 6

## *A adaptação dos espaços públicos frente a adoção de ferramentas tecnológicas: Reflexão sobre a realidade brasileira*

*Yumi Yamawaki*

*Fábio Marcel de Castro Filho*

**Resumo:** As cidades contemporâneas, no contexto da atual 4ª Revolução Industrial, adotam as mais variadas tecnologias como uma maneira de se atualizarem à complexa era digital. Neste sentido, urbanistas buscam uma compreensão das relações entre tecnologia, cidade e sociedade, para desenvolver políticas de planejamento cada vez mais assertivas. A inserção do espaço virtual no cotidiano da sociedade contemporânea tem estabelecido novos desafios a apropriação dos espaços públicos, uma vez que há um aumento gradativo no tempo despendido nessas cidades invisíveis. Pretende-se verificar as relações dos espaços públicos com a sociedade contemporânea que adotou ferramentas tecnológicas e se modifica em função de seu uso. Metodologicamente, partiu-se do pressuposto que os filmes e séries de ficção científica tem papel importante no imaginário da população em projetar o futuro. Para criar cenários, analisou-se a série Black Mirror, extraindo suas ferramentas tecnológicas e o ambiente físico e social gerado como proxy para a análise dos espaços públicos. Como o recorte geográfico da série ocorre em países desenvolvidos, neste artigo buscou-se estabelecer análises relacionadas com a realidade brasileira, que possui aspectos específicos por sua condição socioeconômica e aspectos culturais de país em desenvolvimento.

**Palavras-chave:** espaços públicos; espaços urbanos; revolução tecnológica; ferramentas tecnológicas; ficção científica.

## 1. INTRODUÇÃO

O final do século 20 evidenciou uma intensa reestruturação das dinâmicas urbanas, marcando a transição de uma era industrial (moderna) para uma era informacional (pós-moderna) (Mitchell, 1995; Castells, 2000; Aurigi, 2005). Somados a isso, as dinâmicas urbanas da metrópole moderna passam a coexistir na metrópole contemporânea em consequência da sobreposição de uma sociedade pós-industrial sobre uma sociedade industrial (Meyer, 2000). A cidade de fluxos (Castells, 2000), entendida como uma síntese de conceitos que define a cidade do início do século 21, se refere principalmente às interações que passaram a ocorrer virtualmente. Estas dinâmicas são auxiliadas por dispositivos eletrônicos e ferramentas de informação e comunicação.

Esta cyber-cidade, então, atua como compressora da relação entre espaço e tempo, interligando lugares fisicamente distantes, comunicando informações (Teixeira, 2000) e separando, por exemplo, o contexto social de locais físicos (Zhang & Dholakia, 2018). Enquanto cidades e áreas urbanas contemporâneas podem ser espacialmente difusas e fluidas, elas também estão mais conectadas e integradas eletronicamente (Carmona et al., 2010).

As ferramentas eletrônicas, portanto, têm se tornado cada vez mais cruciais para a sociedade contemporânea. Como o uso de tecnologias se tornou mais frequente, estas tendem a exercer uma influência profunda nas dinâmicas urbanas (Cohen & Nijkamp, 2004; Daroda, 2012; Bentley et al., 2015). Contudo, apesar da alta velocidade com que a tecnologia permeia as cidades, Lechman (2019) argumenta que os impactos dessa associação podem não ser imediatamente percebidos.

Além disto, conforme as tecnologias se tornam mais sofisticadas, pervasivas e ubíquas, a sociedade pode vivenciar seus efeitos através de novas e inesperadas maneiras (Hodson, 2018). Portanto, os desdobramentos das revoluções tecnológicas estão longe de acabar.

Há, também, uma necessidade de compreender como as novas tecnologias impactam as dinâmicas urbanas e modificam a configuração das cidades. Assim, o planejamento urbano e as políticas públicas poderão ser mais assertivos no que se refere à implementação de novas tecnologias e à soluções que integrem os pilares da 4ª Revolução Industrial. Neste sentido, o diálogo entre tecnologias e espaços urbanos pode ser fundamental na criação de lugares que correspondam às mudanças de comportamento e às expectativas da era digital (Kirralie, 2010; Abdel-Aziz et al., 2016; Čakovská et al., 2019).

Questiona-se, portanto, como os espaços públicos se inserem nesse contexto, a medida que essas ferramentas tecnológicas se disseminam e a sociedade contemporânea se modifica em função de seu uso. Considera-se que a reapropriação dos espaços públicos no Brasil tem sido uma preocupação constante devido à reclusão e individualismo da população por questões de violência urbana e sociabilidades hostis.

A dificuldade de prever com exatidão tendências futuras e a elaboração de cenários precisos faz com que novas alternativas de análise sejam utilizadas. Desta forma, filmes e séries de ficção científica tem um papel importante no imaginário da população para projetar o futuro como uma representação variada do presente. Com relação às análises urbanas, algumas pesquisas já utilizaram a ficção científica. Portanto, este gênero, mais do que imaginar um mundo futurista e tecnológico, tende a exacerbar situações comuns, geralmente invisíveis para a sociedade, instigando o senso crítico do espectador.

Para identificar o relacionamento da sociedade com as novas tecnologias e suas implicações nas dinâmicas urbanas, utilizou-se a série *Black Mirror* como *proxy* de análise. Esta é uma série inglesa de ficção científica criada por Charlie Brooker, disponível via *streaming* pelo Netflix para cerca de 130 países e que examina, em capítulos independentes, a imprevista consequência das novas tecnologias na sociedade contemporânea. Através de seus capítulos, que retratam o comportamento da sociedade atual ou de um futuro muito próximo (Brooker, 2014), torna-se possível identificar e classificar ferramentas tecnológicas e seus desdobramentos como uma forma de análise dos espaços públicos.

Pretende-se analisar a série por meio de um olhar urbanístico, estabelecendo relações entre o uso que a sociedade faz dessas ferramentas tecnológicas apresentadas e suas consequências no espaço público. Considera-se que os episódios podem ser utilizados como ferramenta comparativa entre ficção científica e realidade, bem como de análise do impacto gerado em espaços públicos pelo desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação.

Portanto, o objetivo principal desta pesquisa é estabelecer cenários de análise, através da ficção científica, e identificar ferramentas tecnológicas presentes na sociedade contemporânea para entender como sua utilização pode impactar nas dinâmicas urbanas contemporâneas.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 TECNOLOGIA E ESPAÇO URBANO

A partir dos anos 2000, houve uma grande ascensão das ferramentas de informação e comunicação e de tecnologias digitais, iniciando a era da 4ª Revolução Industrial. Este termo foi proposto por Schwab (2017) e é caracterizado pela intensa combinação de novas tecnologias digitais<sup>15</sup> com universos virtuais, físicos e biológicos (Bezai et al., 2020). A partir desta revolução, os elementos mais variados não estão apenas conectados por dispositivos eletrônicos e ferramentas de informação e comunicação, mas também passaram a combinar máquinas eletrônicas com processos digitais, ou “Inteligência Artificial”.

A hipotética Teoria da Singularidade Tecnológica (Shanahan, 2015) sugere que próximo do ano 2050, as tecnologias de Inteligência Artificial irão ultrapassar a inteligência cognitiva humana. Neste contexto, por exemplo, já se discute como a Inteligência Artificial de veículos autônomos poderá tomar decisões de vida ou morte envolvendo máquinas e humanos em espaços públicos (Awad et al., 2018). Contudo, Hodson (2018) argumenta de modo prático que a tendência é de que haverá uma adaptação entre humanos e máquinas de Inteligência Artificial, nas mais variadas esferas sociais, ao invés de uma total substituição de uma pela outra.

Ao verificar o desenvolvimento tecnológico, é também necessário se atentar à esfera urbana. Berger & Frey (2016) concluíram que a adaptação das cidades às revoluções tecnológicas já foi capaz de estimular o desenvolvimento ou até mesmo o desaparecimento de grandes centros urbanos. Neste sentido, o entendimento do espaço urbano pode ser fundamental, já que este é resultado das expectativas da sociedade que o configura (Saldanha, 1993), funcionando como uma síntese de comportamentos e hábitos de uma determinada cultura.

Para Amorim et al. (2019), as mudanças ambientais globais e os novos movimentos sociais, econômicos, políticos e tecnológicos emergem novas dinâmicas urbanas<sup>16</sup>. Os autores também acrescentam que apesar da necessária criação de soluções que correspondam ao complexo cenário urbano atual, de interdependência de fatores, ainda vivemos em cidades que foram projetadas para uma realidade que não existe mais.

Neste contexto, as cidades têm implementado cada vez mais novas tecnologias como uma forma de se atualizarem ao desenvolvimento tecnológico. Também tentam suprir demandas do cidadão contemporâneo, que cada vez mais utiliza dispositivos eletrônicos. Desta forma, os centros urbanos vão se transformando em Smart Cities<sup>17</sup>. Contudo, estes modelos de cidades tecnológicas são geralmente associados às ferramentas digitais que o poder público implementa em áreas de administração, educação, segurança pública, transportes e serviços (Amorim et al., 2019).

Para Yamawaki & Castro Filho (2020), a lenta construção da cidade em camadas históricas sobrepostas, sejam elas espacialidades concretas, híbridas ou virtuais, têm gerado um descompasso tão significativo com as relações sociais, que as pessoas têm relativizado a importância dos espaços físicos no seu cotidiano. Entretanto, acontecimentos de abrangência mundial, como a pandemia de Covid-19 (2020), demonstram que pode haver uma tendência em resgatar a valorização dos espaços e das dinâmicas públicas. Somados a isto, deve-se atentar à intensa utilização de smartphones, smartwatches, e outros dispositivos que estabelecem uma relação de dependência entre o cidadão contemporâneo e a tecnologia, contextualizando e atualizando o conceito de cyborg<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> No contexto da 4ª Revolução Industrial, são consideradas novas tecnologias digitais: “Big Data and Analytics”; “Autonomous Robots”; “Simulation”; “Horizontal and Vertical System Integration”; “Internet of Things”; “Cybersecurity and Cyber-Physical Systems (CPS)”; “The Cloud”; “Additive Manufacturing”; e “Augmented Reality” (Amorim et al., 2019).

<sup>16</sup> O conceito de dinâmicas urbanas que será adotado nesta pesquisa refere-se às ações que acontecem na esfera urbana e conseqüentemente acabam por configurá-la. Pode referir-se à dinâmicas biológicas, espaciais, sociais e econômicas (Pizzol, 2006), ou até mesmo ao movimento de pessoas, objetos e informações em uma cidade (Sevtsuk & Ratti, 2010).

<sup>17</sup> O conceito de Smart Cities que será adotado nesta pesquisa refere-se à convergência entre tecnologia e cidade (Amorim et al., 2019), digitalizando sistemas que são a base da infraestrutura urbana (Hatuka & Zur, 2020). Pode referir-se à computação ubíqua e pervasiva, digitalmente controlada pela administração pública para monitorar, gerir e regular fluxos e processos urbanos, em tempo real (Kitchin, 2014).

<sup>18</sup> Cyborg, na conceituação de Mitchell (1995), refere-se a humanos que utilizam tecnologia como extensão do corpo.

Numa análise mais ampla, Virilio (2009) constata que quando uma inovação é apresentada à sociedade, não há um uso específico destinado a ela. Portanto, se desenvolve colaborativamente a partir da adaptação às necessidades do momento. E podem ser utilizadas para diversos fins sendo eles positivos ou não. Nesse rápido processo, a tecnologia é determinada e determinante das mudanças sociais, simultaneamente. Essa relação entre tecnologia e pessoas estimula alterações na esfera política, social e cultural. De acordo com Netto (2017), há uma necessidade de compreensão de elementos mais inconscientes e ações coletivas mais silenciosas e menos visíveis, porém igualmente determinantes para o entendimento das dinâmicas urbanas. Desta forma, torna-se necessário compreender como a tecnologia utilizada de forma espontânea pela população implica diretamente ou indiretamente nas dinâmicas urbanas.

Uma dinâmica emergente nas cidades é a possibilidade de vida remota, já que ferramentas tecnológicas permitem a aquisição e entrega de praticamente qualquer coisa em qualquer lugar do mundo que esteja conectado à internet (Makridakis, 2017). Contudo, ao analisar hábitos de trabalhadores home-based em bairros estritamente residenciais, a pesquisa de Zenkteler et al. (2019) evidencia que estas pessoas desejam ser servidas por comércio e serviços, numa atmosfera vibrante no entorno de suas residências. Desta forma, já que o trabalho está cada vez mais descentralizado espacialmente, seria prudente explorar quais implicações práticas estas dinâmicas podem trazer ao planejamento das cidades.

Apesar da evolução de territórios rurais em Smart Rural<sup>19</sup> (Cowie et al., 2020) e da possibilidade de vida remota também no campo, há uma projeção de que a taxa de população global urbana chegue a 68% em 2050 (Amorim et al., 2019). Isto se deve muito ao fato de que o indivíduo contemporâneo deseja viver em comunidades vibrantes, onde possa haver troca de ideias, conhecimentos e experiências (Zenkteler et al., 2019). Neste sentido, a vida urbana desempenha um papel fundamental ao oferecer mais oportunidades para socialização física. Em plena era digital, o gosto por compartilhar espaços em comunidade ainda pode ser verificado por cafeterias e coworkings cheios de pessoas trabalhando em seus computadores e dispositivos móveis, como uma alternativa ao isolamento social (Riether, 2016).

Ao revisar pesquisas atuais, foi identificada uma variedade de ferramentas tecnológicas que estão sendo analisadas no contexto urbano. No que se refere aos smartphones, smartwatches e seus aplicativos, a maioria das pesquisas têm focado nas disrupções causadas por aplicativos como Uber e AirBnb (Geissinger et al., 2020; Gurran et al., 2020; Jiao & Bai, 2020; Muller, 2020) e no mapeamento de mobilidade urbana (Dio et al., 2020; Garber et al., 2019; Cellina et al., 2020). Contudo, outras dinâmicas urbanas também têm sido analisadas, como o impacto dos aplicativos de smartphones nas atividades diárias dos usuários (Zong & Zhang, 2019); e aplicativos como elementos de avaliação de espaços públicos (Hoffmann et al., 2018).

Além disso, outro fator que deve ser considerado refere-se às mudanças culturais ao longo das revoluções tecnológicas, particularmente na atual era da informação (Marijuán & Navarro, 2020). Segundo Hatuka & Zur (2020), apesar das diferenças culturais, as cidades adotam iniciativas digitais similares. Yamawaki & Castro Filho (2020), na mesma direção de pesquisa, concluíram que diferentes culturas adotam a mesma ferramenta tecnológica de maneiras distintas, indicando a necessidade de compreensão dos contextos locais nas análises.

## 2.2 CENÁRIOS IMAGINADOS E OS ESPAÇOS PÚBLICOS

Segundo Beck (2017), quando se planeja o futuro, insere-se no imaginário variações do presente e do passado, ao contrário da crença de elaborar elementos totalmente inéditos. As previsões de eventos conectam as causas às suas consequências futuras. Neste sentido, a descrição do mundo e suas mudanças não é algo que possa ser previsto antes da própria mudança, ou seja, não é possível prever o futuro. Portanto, descrever e prever transformações urbanas é uma ação pré-normativa, que ajuda a orientá-las em certas direções e torná-las realidade (Sen, 1986; Woodward, 1992).

De acordo com Damatteis (1999) elaborar novas interpretações aos lugares possibilita contribuir com a modificação da sociedade, fisicamente dos espaços e das relações sociais. O autor se refere aos estudiosos do espaço urbano como urbanistas e geógrafos. No entanto, ampliando essa visão, pode-se considerar que os cineastas ou produtores de séries também criam cenários e acabam por contribuir com a construção do espaço urbano.

<sup>19</sup> Smart Rural: automatização e digitalização do espaço rural (Cowie et al., 2020).

Choay (1994) demonstra duas perspectivas diferentes acerca da representação da cidade contemporânea. A primeira delas é representada por arquitetos e urbanistas, através de projetos realizados ou não. A outra, através de artistas, sejam estes pintores, gravuristas, fotógrafos ou cineastas, que sensivelmente revelam e dão forma a fenômenos, confrontando interpretações positivas, sinônimo de progresso e beleza; e negativas, relacionadas ao caos, a perversão e a feiura apropriadas pelo cinema.

Através da ficção científica, cineastas, arquitetos e urbanistas passaram a projetar suas concepções de cidade através de filmes e séries (Afonso & Eloy, 2014). A materialização destas fantasias faz parte da construção de um imaginário urbano contemporâneo que, segundo Duarte et al. (2015), podem influenciar o ambiente real tornando-se realidade na imaginação popular e concretizado no ambiente construído.

A relevância da ficção científica, de acordo com Gladstone (2017), mais do que uma fantasia, encontra-se na forma de ferramenta de interpretação e síntese da sociedade que nos cerca. Este gênero utiliza da extrapolação de alguns elementos para comunicar de maneira fácil e clara questões complexas e muito implícitas, difíceis de serem naturalmente compreendidas.

Quando comparadas a construção das cidades de hoje, constata-se que, de certa maneira, é possível verificar que uma parte dessas visões foram materializadas, pois se projetam no imaginário da população e acabam sendo influenciados por elas. Alguns filmes de ficção do passado, como Blade Runner (1982), popularizaram muitas das tecnologias existentes hoje: letreiros eletrônicos, reconhecimento por íris e assistentes digitais.

Portanto, torna-se relevante utilizar títulos de ficção científica atuais que possam servir como um reflexo da sociedade e das cidades contemporâneas, com a finalidade de identificar tendências sociais, relacionadas às ferramentas tecnológicas, para orientar o desenvolvimento das cidades através de um planejamento mais assertivo.

### 3. MÉTODO

Dezenove episódios das quatro primeiras temporadas da série Black Mirror foram assistidos pelos autores durante os meses de junho e julho de 2018. A análise permitiu identificar, na obra de ficção, possíveis relações entre comportamento humano e seus reflexos no espaço público a partir da utilização de ferramentas tecnológicas. A identificação destas ferramentas ou objetos tecnológicos foi fundamentada pelos seguintes aspectos de funcionalidade, formulados por Gambarato (2010):

- i) Função cenográfica: o objeto como indicação de posição social, gostos pessoais, hábitos e personalidade.
- ii) Função semântica: significado do objeto no contexto em que é exibido, sua capacidade de comunicação de ideias e não somente sua exibição em cena. Caracterizado pelos desdobramentos que estes objetos podem implicar na trama e na temática final do enredo.
- iii) Função sinestésica: apelativa, pretende atingir percepções no que diz respeito às novas sensações que objetos podem causar através de aspectos visuais, verbais, cromáticos, olfativos e sonoros, resultando em emoção e comoção, podendo ser trabalhado metaforicamente com a realidade fora da ficção.

Paralelamente, observou-se o comportamento dos personagens a partir do uso que faziam das ferramentas tecnológicas e as relações do cenário proposto no episódio com o espaço público fora da ficção. Em cada episódio, as informações selecionadas para análise relacionam-se entre si e dividem-se da seguinte maneira:

- a) Tecnologia: identificação das ferramentas tecnológicas utilizadas em cada episódio e classificação em subgrupos por similaridade (tecnologia de informação e comunicação, tecnologia de mobilidade, inteligência artificial, realidade virtual, realidade aumentada, biotecnologia, cyborg).
- b) Comportamento: desdobramentos do comportamento social em consequência da ferramenta tecnológica adotada.
- c) Espaço: efeito da ferramenta tecnológica nos espaços públicos.

Em seguida, as ferramentas tecnológicas de cada episódio foram analisadas e classificadas em tipologias que estabelecessem relações com os espaços públicos, sendo elas: as Tecnologias de Informação e Comunicação, as ferramentas de Realidade Virtual, Realidade Aumentada e Inteligência Artificial.

Para auxiliar na compreensão e interpretação dos dados, criou-se uma matriz de análise, que demonstra consequências genéricas nos espaços públicos das cidades contemporâneas. Por considerar que os aspectos culturais interferem na adoção dessas ferramentas, assim como a simulação em países com problemas sociais importantes podem modificar significativamente esses cenários, a realidade brasileira, posteriormente, foi analisada comparativamente.

#### 4. RESULTADOS DAS ANÁLISES E SUAS DISCUSSÕES

A partir da aplicação da metodologia proposta, foi possível identificar uma série de ferramentas tecnológicas ao longo dos episódios e classificá-las de acordo com sua tipologia (Tabela 1).

Tabela 1. Matriz de análise dos episódios.

TIPOLOGIA TECNOLÓGICA	TEMPORADA / EPISÓDIO	FERRAMENTAS TECNOLÓGICAS	ANÁLISE
TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	<b>T1 E1 Hino Nacional</b>	1) Redes sociais como YouTube e Twitter. 2) Smartphones.	As redes sociais como forma de aprovação ou rejeição. Indiretamente, grandes eventos podem contribuir com o aumento ou a diminuição do fluxo de pessoas no espaço público. As mídias digitais medem a popularidade de lugares e podem torná-los frequentados ou não. Estimula o consumo como forma de lazer. Tecnologia e redes sociais podem estimular o fluxo de pessoas nos espaços públicos. Ambientes privados relacionados a status social e ambientes públicos ao descrédito. Por exemplo, shoppings centers e lojas de rua.
	<b>T1 E2 Quinze Milhões de Méritos</b>	1) Bicicletas ergométricas geradoras de energia. 2) Sentimentos líquidos, como suco de confiança. 3) Avatares no mundo virtual.	
	<b>T2 E3 Momento Waldo</b>	1) Avatar	
	<b>T3 E1 Queda Livre</b>	1) Implantes oculares. 2) Sistema digital de avaliação de pessoas. 3) Carros elétricos. 4) Casas automatizadas digitalmente.	
	<b>T3 E3 Manda Quem Pode</b>	1) Web Cam. 2) Redes Sociais Digitais.	
CIBORGUE	<b>T1 E3 Toda a Sua História</b>	1) Câmera ocular de backup de memórias e momentos vividos.	A partir de backups realizados da memória das pessoas torna-se invasão de privacidade. Diluição dos limites entre público e privado, relacionados à espionagem através de ferramentas digitais. Com a espionagem digital de governos e empresas de tecnologias, o ambiente privado e íntimo pode ser espionado através de ferramentas digitais. Pessoas podem se sentir apreensivas no que diz respeito à utilização de espaços, mesmo que sejam públicos, quando se sentem monitoradas ou espionadas.
	<b>T2 E2 Urso Branco</b>	1) Dispositivo de limpeza de memória. 2) Redes Sociais Digitais.	

Tabela 1. Matriz de análise dos episódios (continuação)

TIPOLOGIA TECNOLÓGICA	TEMPORADA / EPISÓDIO	FERRAMENTAS TECNOLÓGICAS	ANÁLISE
INTELIGENCIA ARTIFICIAL	T2 E1 Volto Já	1) Aplicativo que simula contato com mortos. 2) Robôs com o formato de humanos. 3) Redes Sociais Digitais.	O e-commerce possibilita que não seja mais necessário sair de casa. Androides substituem pessoas, não sendo mais necessário ir à lugares públicos para conhecer pessoas e interagir.
	T3 E6 Odiados Pela Nação	1) Casas automatizadas digitalmente. 2) Drones insetos. 3) Redes sociais digitais. 4) Carros Autônomos.	Vigilância e monitoramento. A tecnologia utilizada no gerenciamento de cidades, caso seja hackeada ou programada de forma negativa, pode causar a desorganização do espaço e, conseqüentemente, tornar a dinâmica no espaço urbano mais caótica.
	T4 E4 Hang the DJ	1) Assistentes digitais. 2) Carros autônomos. 3) Consciência em imersão digital.	Atividades, antes relacionadas à espaços públicos, como a prática de exercício físico ou interação entre pessoas, estão sendo substituídas por assistentes digitais que permitem que estas atividades sejam praticadas em casa, isoladamente.
	T4 E5 Metalhead	1) Robôs-guarda.	A inteligência artificial em robôs autônomos, se mal programada, pode exterminar pessoas.
REALIDADE VIRTUAL	T2 E4 Natal	1) Sistema de bloqueio de percepções. 2) Cópia e reprodução da vida humana em sistemas digitais 2D.	A realidade virtual possibilita a construção de espaços perfeitos, à maneira do usuário, em oposição ao espaço público real. A imersão virtual isola o usuário do mundo real, reduzindo a frequência de pessoas no espaço público. O fluxo de pessoas no espaço real pode ser diminuído devido a utilização do espaço virtual.
	T3 E4 San Junipero	1) Terapia de realidade imersiva. 2) Armazenamento em nuvem.	
	T4 E1 USS Callister	1) Jogos de imersão virtual completa. 2) Scanner clonador biométrico. 3) Consciência em imersão virtual.	
	T4 E6 Black Museum	1) Carros movidos a energia solar. 2) Sensores de dor humana. 3) Transplante de consciência. 4) Imersão digital completa.	
REALIDADE AUMENTADA	T3 E2 Versão de Testes	1) implante para jogos de realidade aumentada.	A realidade aumentada, se utilizada de forma positiva, pode aumentar a frequência de pessoas em lugares públicos (na forma de jogos, como por exemplo: Pokèmon Go), mas não significa que estes usuários estejam percebendo o espaço que estão. A qualidade dos espaços pode ser superestimada através de ferramentas tecnológicas. Vale mais o que parece ser do que o que realmente é. A possível utilização de espaços públicos se inicia com a percepção deles. Com a censura, o espaço público pode ser imperceptível. A vigilância total através do acesso às memórias das pessoas pode indicar uma invasão de privacidade.
	T3 E5 Engenharia Reversa	1) Implantes de alteração de percepção da realidade. 2) Drones.	
	T4 E2 Arkangel	1) Dispositivo de monitoração e filtro de visão e audição.	
	T4 E3 Crocodilo	1) Carros autônomos. 2) Dispositivos de recuperação e reconstrução de memória.	

Fonte: os Autores, baseado em dados coletados de Netflix (2019).

Com a análise dos episódios, observa-se que o autor da série quis demonstrar um cenário possível, pois o espaço público se configura, na maior parte, similar à realidade atual. De maneira geral, as ferramentas

tecnológicas na série são utilizadas pelo Estado com o argumento de promover segurança, mas que extrapola para o controle social.

Esse aspecto tem uma importância ainda maior no caso brasileiro, onde o espaço público fica fragilizado em função da insegurança, atribuindo matizes diversificadas quanto ao seu uso e apropriação (Cerqueira, 2013). Nesse sentido, há um movimento de aceitação de vigilância e controle que pode ser constatado ao verificar a significativa presença de câmeras em ambientes públicos e privados, além do uso de imagens na resolução de diversos crimes. No entanto, Yamawaki e Castro Filho (2019) constataram desconfiança maior dos brasileiros se comparados aos estadunidenses e europeus quanto ao uso dos dados coletados principalmente por órgãos governamentais. Um percentual significativo dos entrevistados na pesquisa, renuncia à segurança em locais públicos em troca de manter a privacidade por desconhecer de que forma serão utilizadas e quem terá acesso às informações.

A adoção das ferramentas tecnológicas apresentadas na série revela que transformações significativas nos conceitos de espaço público e privado estão em curso. Apesar da existência de certas gradações que permeavam o público e o privado, era possível defini-los mais claramente, pois possuíam uma dimensão física. Ao contrário, hoje pode ser percebida uma importância cada vez maior da dimensão virtual.

As redes sociais permitem uma nova maneira de espionagem, tornando público os espaços que antes seriam privativos. Os dados produzidos em locais onde a internet está presente e coletados através de aplicativos por seus desenvolvedores - ou roubados por hackers - demonstram que o privado se torna público à medida que se pode vigiar através de câmeras, microfones e outras ferramentas presentes nos *gadgets*. Mesmo quando ocorre de maneira consentida, permite que pessoas com quem nunca se teve contato presencial, conheçam seu cotidiano e sua forma de pensar.

Apesar disso, a preocupação dos brasileiros em relação a superexposição virtual parece menor, pois 66% da população possui conta em redes sociais (We Are Social, 2019). As empresas privadas, com o intuito de seduzir o consumidor, criam cenários virtuais ideais ou prestam serviços que oferecem comodidades sem contato humano, como o e-commerce.

Houve, portanto, uma desvinculação material desses conceitos e a ampliação do espaço público, que passa a ser significativamente virtual. Por outro lado, os espaços privados são escassos, limitando-se, talvez, àqueles desprovidos de redes wi-fi. No entanto, a sociedade passa a abrir mão dessa privacidade digital, mas o uso da tecnologia leva a uma reclusão física que pode ser experienciada de forma drástica em função da pandemia de Covid-19 (2020).

O que se percebe no Brasil, é que os espaços públicos não perderam sua função de arena política. No entanto, há interferência do espaço virtual no real com a organização de manifestações polarizadas de protesto ou apoio a pessoas e grupos, por meio de informações veiculadas nas redes sociais. Isso ocorreu repetidamente desde o processo de impeachment da presidente brasileira em 2016, passando pelas eleições presidenciais em 2018, e atualmente por apoio a causas sociais específicas, inclusive em escala global.

Do ponto de vista dos sistemas de infraestrutura urbana, os avanços tecnológicos sinalizam a redução da necessidade de deslocamento e da presença humana nos espaços públicos. Os robôs dotados de inteligência artificial poderão cuidar da segurança e assistentes digitais poderão substituir o trabalho de assistentes pessoais. A telemedicina tornou-se rapidamente uma alternativa bastante adotada em tempos de pandemia. No que se refere à mobilidade, num futuro próximo, carros autônomos tornarão o fluxo mais organizado e as mercadorias poderão ser transportadas por drones. Esse cenário modifica a função do espaço urbano para predominantemente utilitário, e não de lazer, o que pode resultar num processo de obsolescência de praças, parques e calçadas.

A pandemia de Covid-19 demonstrou dois aspectos relevantes sobre os espaços públicos: áreas predominantemente comerciais e de serviços vazias, silenciosas e com aspecto decadente; e a importância de áreas livres urbanas como alternativa ao confinamento. Raramente se viu no Brasil parques urbanos e orlas tão frequentadas em dias de semana e em horários variados. O entretenimento virtual não se demonstrou suficiente.

Outro aspecto a ser considerado é que a segregação social passa a acontecer também espaço virtual, pois coloca em situação de desvantagem àqueles que estão fora da rede. Assim, alguns espaços públicos passam a ser organizados e direcionados para um público restrito que são os usuários de mídias digitais.

Por outro lado, a democratização de algumas ferramentas como a memória expandida pela tecnologia, podem servir como instrumento de disseminação do conhecimento. Conteúdos antes de domínio restrito

pela escassez de bibliotecas, museus, laboratórios ou pela concentração de conhecimento apenas em poucos indivíduos, hoje podem ser acessados facilmente pela internet. Ela está presente em 48,1 milhões de residências, o que representavam 69,3% dos domicílios brasileiros (IBGE, 2016).

## 5. CONCLUSÃO

A principal conclusão associada à esta pesquisa é acerca da identificação e classificação das ferramentas tecnológicas que podem vir a exercer algum impacto nas dinâmicas urbanas e, conseqüentemente, alterar a sociedade e o espaço urbano.

Nesse sentido, quando uma inovação é apresentada à sociedade, não há um uso específico destinado a ela, portanto se desenvolve colaborativamente a partir da adaptação às necessidades do momento. E podem ser utilizadas para diversos fins sendo eles positivos ou não. Nesse rápido processo, a tecnologia é determinada e determinante das mudanças sociais, simultaneamente. Essa relação entre tecnologia e pessoas estimula alterações na esfera política, social e cultural, desdobrando em alterações comportamentais e implicando diretamente nos espaços públicos.

As novas ferramentas tecnológicas também passam por filtros culturais e tem modificado as relações da sociedade com os espaços físicos. Nesse sentido, o aspecto cultural se caracteriza como fator preponderante para a apropriação das ferramentas tecnológicas. São as crenças, os valores e a forma como escolhem introduzi-las em seu cotidiano que produzem realidades menos ou mais inclusivas e compartilhadas. Tanto na esfera real como na esfera virtual, é a mesma sociedade quem atua. A impessoalidade do virtual expõe socialidades hostis que sempre estiveram presentes, mas somente agora estão sendo expressas de maneira mais pública, através do espaço virtual.

O que se percebe é que as manifestações públicas são demonstradas parcialmente no espaço real e no espaço virtual, sendo que o espaço virtual ganha representatividade como meio de expressão pessoal. Por esse motivo, ocorre um descompasso entre a sociedade, que se altera significativamente com a tecnologia, e os espaços físicos que ainda apresentam poucas alterações. No entanto, as mudanças tecnológicas ocorrem em processo acelerado produzindo um distanciamento ainda maior entre físico e virtual. Portanto, os espaços públicos necessitam de uma adaptação cada vez mais emergente para combinar espaços físicos e virtuais na tentativa de estimular a permanência das pessoas nestes espaços por um período maior, numa sociedade que exige constantes novidades.

No entanto, as ferramentas digitais, a internet móvel e os *gadgets* móveis tornaram possível o acesso à conteúdos digitais quando se está em deslocamento e não apenas restrito a estações (terminais) fixas. Isso possibilita a combinação da prática de atividades, antes restritas a ambientes privados ou fechados, com o espaço público. Não se pode afirmar que há percepção sensível do espaço físico em que se está inserido, considerando que os utilizadores, pela ansiedade atual de onipresença (estar em muitos lugares, informar-se e comunicar-se) estão focados nas telas de seus aparelhos móveis ou visualizando realidade aumentada. Porém, constata-se que o fluxo de pessoas pode aumentar e, desta forma, estimular a utilização de espaços.

No Brasil, isso seria importante para minimizar a exclusão daqueles que não possuem seus próprios aparelhos e, inevitavelmente, seriam introduzidas ferramentas de vigilância nos espaços públicos para garantir a sensação de segurança necessária à permanência.

## REFERÊNCIAS

- [01] Abdel-Aziz, A. A., Abdel-Salam, H., & El-Sayad, Z. (2016). The role of ICTs in creating the new social public place of the digital era. *Alexandria Engineering Journal*, 55(1), pp. 487–493.
- [02] Afonso, A., Eloy, S. (2014). As visões futuristas no cinema: a morfologia da cidade futura nos filmes de Ficção Científica. Universidade São Judas Tadeu, *Revista arq.urb*, 11.
- [03] Amorim, W. S., Deggau, A. B., Gonçalves, G. L., Neiva, S. S., Prasath, A. R., Guerra, J. B., (2019). Urban challenges and opportunities to promote sustainable food security through smart cities and the 4th industrial revolution. *Land Use Policy*, 87, 104065.
- [04] Aurigi, A. (2005). Competing urban visions and the shaping of the digital city. *Knowledge, Technology & Policy*, 18(1), pp. 12–26.

- [05] Awad, E., Dsouza, S., Kim, R., Schulz, J., Henrich, J., Shariff, A., Bonnefon, J. F., Rahwan, I. (2018). The Moral Machine experiment. *Nature*, 563, pp. 59-64.
- [06] Beck, J. (2017). Imagining the future is just another form of memory: Human's ability to predict the future is all thanks to our ability to remember the past. *The Atlantic*. Disponível em: <https://www.theatlantic.com/science/archive/2017/10/imagining-the-future-is-just-another-form-of-memory/542832/>
- [07] Bentley, F., Cramer, H., & Müller, J. (2015). Beyond the bar: the places where location-based services are used in the city. *Personal and Ubiquitous Computing*, 19(1), pp. 217-223.
- [08] Berger, T., & Frey, C. B. (2016). Did the Computer Revolution shift the fortunes of U.S. cities? Technology shocks and the geography of new jobs. *Regional Science and Urban Economics*, 57, pp. 38-45.
- [09] Bezai, N. E., Medjdoub, B., Al-Habaibeh, A., Chalal, M. L., & Fadli, F. (2020). Future cities and autonomous vehicles: analysis of the barriers to full adoption. *Energy and Built Environment*.
- [10] Brooker, C. (2014). Creator Charlie Brooker Explains...Black Mirror: White Christmas. Channel 4. Youtube, 2014. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=U2YPxSDIoPE>>
- [11] Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., & Oc, T. (2010). Public places, urban spaces. The dimensions of urban design (2ª ed.). London & New York: Routledge.
- [12] Castells, M. (2000). *A Sociedade em Rede – Volume 1*, (8ª ed.). São Paulo: Editora Paz e Terra.
- [13] Čakovská B., Bihuňová M., Hansen P., Marcheggiani E., & Galli A. (2019) Methodological Approaches to Reflect on the Relationships Between People, Spaces, Technologies. In: Smaniotta Costa, C., Erjavec, I., Kenna, T., Lange, M., Ioannidis, K., Maksymiuk, G. & Waal, M. (2019). *CyberParks – The Interface Between People, Places and Technology*. Cham: Springer.
- [14] Cellina, F., Castri, R., Simão, J. V., Granato, P. (2020). *Sustainable Cities and Society*, 53, 101911.
- [15] Cerqueira, Y. (2013). Espaço público e sociabilidade urbana: apropriações e significados dos espaços públicos na cidade contemporânea. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- [16] Choay, F. (1994). *La ville: art et architecture en Europe, 1870 -1993*. Paris, Éditions du Centre Pompidou, pp. 26-35.
- [17] Cohen, G. & Nijkamp, P. (2004). City, ICT and Policy. *Journal of Regional Research*, Asociación Española de Ciencia Regional, 4, pp. 29-51.
- [18] Cowie, P., Townsend, L., Salemin, K. (2020). Smartu rural futures: Will rural areas be left behind in the 4<sup>th</sup> industrial revolution? *Journal of Rural Studies*, 79, pp. 169-176.
- [19] Damatteis, G. (1999). *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milán, Franco Angeli.
- [20] Daroda, R. F. (2012). *As novas tecnologias e o espaço público da cidade contemporânea*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- [21] Dio, S. D., Massa, F., Nucara, A., Peri, G., Rizzo, G., Schillaci, D. (2020). Pursuing softer mobility behaviors through game-based apps. *Heliyon*, 6, 03930.
- [22] Duarte, F.; Firmino, R.; Crestani, A. (2015). Urban Phantasmagorias: Cinema and the Immanent Future of Cities. *Space and Culture*, Volume 18(2) 132-142.
- [23] Gambarato, R. (2010). Methodology for Im analysis: The role of objects in lms. *Revista Fronteiras – estudos midiáticos*, 12(2), 105-115.
- [24] Garber, M. D., Watkins, K. E., Kramer, M. R. (2019). Comparing bicyclists who use smartphone apps to record rides with those who do not: Implications for representativeness and selection bias. *Journal of Transport & Health*, 15, 100661.
- [25] Geissinger, A., Laurell, C., Sandstrom, C. (2020). Digital disruption beyond Uber and Airbnb - Tracking the long tail of the sharing economy. *Technological Forecasting and Social Change*, 155, 119323.
- [26] Gladstone, M. (2017). Why Science Fiction is still so relevant even with today's technology. *Forbes*. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/quora/2017/07/17/why-science-fiction-is-still-so-relevant-even-with-todays-technology/#58e77bc17abc>
- [27] Gurran, N, Zhang, Y., Shrestha, P. (2020). Pop-up tourism or invasion? Airbnb in a coastal Australia. *Annals of Tourism Research*, 81, 102845.
- [28] Hatuka, T., & Zur, H. (2020). From Smart Cities to Smart Social Urbanism: A framework for shaping the socio-technological ecosystems in cities. *Telematics and Informatics*, 101430.
- [29] Hodson, R. (2018). Digital revolution. *Nature*, 563, S131.

- [30] Hoffmann, E., Campelo, D., Hooper, P., Barros, H., Ribeiro, A. I., (2018). Development of a smartphone app to evaluate the quality of public open space for physical activity. An instrument for health research and urban planners. *Landscape and Urban Planning*, 177, pp. 191-195.
- [31] IBGE (2016). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <https://ibge.gov.br>
- [32] IBGE (2017). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <https://ibge.gov.br>
- [33] Jiao, J., Bai, S. (2020). An empirical analysis of AirBnb listings in forty American cities. *Cities*, 99, 102618.
- [34] Kirralie, H. (2010). Augmenting public urban spaces : the impact of the digital future on the design of public urban spaces. In: Queensland Planner, 10-12 November 2010, Hyatt Resort, Coolum, Queensland.
- [35] Kitchin, R. (2014). The Real-Time City? Big Data and Smart Urbanism. *GeoJournal* 79(1), pp. 1-14.
- [36] Lechman, E., & Marszk, A. (2019). The digital revolution for development: Identifying the channels of impact. *ICT-Driven Economic and Financial Development*, pp. 53-95.
- [37] Makridakis, S. (2017). The forthcoming Artificial Intelligence (AI) revolution: Its impact on society and firms. *Futures*, 90, pp. 46-60.
- [38] Marijuán, P. C., & Navarro, J. (2020). Sociotype and cultural evolution the acceleration of cultural change alongside industrial revolutions. *Biosystems*, 104170.
- [39] Meyer, R. M. P. (2000). Atributos da Metr pole Moderna. *São Paulo em Perspectiva*, 14(4).
- [40] Mitchell, William J. (1995). *City of Bits*. Cambridge: MIT Press.
- [41] Muller, E. (2020). Delimiting disruption: Why Uber is disruptive, but AirBnb is not. *International Journal of Research in Marketing*, 37, pp. 43-55.
- [42] Netto, V. M., (2017). Os efeitos multidimensionais da forma urbana. In: *Efeitos da arquitetura: impactos da urbaniza o contemporânea no Brasil*. *International Journal of Research in Marketing*, 37, pp. 43-55.
- Pizzol, K. M. S. A., (2006). A dinâmica urbana: uma leitura da cidade e da qualidade de vida no urbano. *Caminhos da Geografia*, 1(16), pp. 1-7.
- [43] Riether, G. (2016). A Public Space for the Digital Age: A Digital Design Build Workshop. SIGraDi 2016, XX Congress of the Iberoamerican Society of Digital Graphics, November 2016. Buenos Aires, Argentina.
- [44] Saldanha, N. (1993). *O Jardim e a Praa: privado e público na vida social e histórica*. São Paulo: EDUSP.
- [45] Schwab, K., (2017). *The 4<sup>th</sup> Industrial Revolution*. London: Penguin Books.
- [46] Sen, A. (1986). Scelta, benessere, equit . *Bolonia, II Mulino*, pp.403-424.
- [47] Sevtsuk, A., & Ratti, C. (2010). Does urban mobility have a daily routine? Learning from the aggregate data of mobile networks. *Journal of Urban Technology*, 17, pp. 41-60.
- [48] Shanahan, M. (2015). *The technological Singularity*. Cambridge: The MIT Press.
- [49] Teixeira, C. M., (2000). *Espaço & Tempo x Lugar & Ocasiao*. Vitruvius, Arqtextos 003.04.
- [50] Virilio, P. (2009). *Penser la vitesse*. Director: Stéphane Paoli. France: La Générale de Producion. DVD (90min.), colorido.
- [51] We Are Social (2019). Datareportal. Disponível em: < <https://datareportal.com/reports/digital-2020-brazil>>
- [52] Woodward, D. (1992). Representations of the world. In: Abler R.F., Marcus M.G. and Olson J.M. (eds) *Innerworlds: Pervasive themes in contemporary American geography*. New Jersey, Rutgers University Press, pp.50-73.
- [53] Yamawaki, Y., Castro Filho, F.M.d. (2020). Does cultural issues matter on the adoption of technologies on public spaces? The case of Brazil through Black Mirror series. *Cities*, 98, 102576.
- [54] Zhang, M. & Dholakia, N. (2018). Conceptual framing of virtuality and virtual consumption research. *Journal of Global Scholars of Marketing Science*, 28(4), 305-319.
- [55] Zenkteler, M., Darchen, S., Mateo-Babiano, I., & Baffour, B. (2019). Home-based work in cities: In search of an appropriate urban planning response. *Futures*, 102494.
- [56] Zong, W., Zhang, J. (2019). Use of smartphone applications and its impacts on urban life: A survey and random forest analysis in Japan. *Sustainable Cities and Society*, 49, 101589

# Capítulo 7

## *A mão visível do estado na urbanização da cidade do Natal/RN (Século XX): Primeiras aproximações*

*Diogo Bernardino Santos de Medeiros*

*Alex de Lima Santos*

*Tiago Ananias Gonçalo*

*João Paulo de Almeida Amorim*

*Élida Thalita Silva de Carvalho*

*Júlia Diniz de Oliveira*

**Resumo:** O processo de urbanização experimentado pela Cidade do Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte (RN), no século XX, expõe o contexto econômico em que o Brasil, enquanto país periférico, estava especialmente inserido. Ao compreender a conjuntura desse processo estamos compreendendo também a natureza dessa expansão urbana. Nesse sentido, este trabalho buscou analisar e estabelecer uma reflexão acerca da relação entre o nacional-desenvolvimentismo, assumido pelo Estado brasileiro, e a urbanização de Natal, considerando-se quatro eventos urbanos sequentes: construção da Ponte Rodoferroviária de Igapó, instalação do Distrito Industrial de Natal, implementação de políticas habitacionais e implantação do projeto Parque das Dunas/Via Costeira. As considerações partem da concepção de que, no século XX, os Governos que assumiram o Brasil, assim como o RN, ciclicamente, estiveram dotados do discurso keynesianista, de intervenção do Estado na economia, sob a retórica da promoção social, que, por sua vez, dissimulava, em certa medida, os reais interesses capitalistas. Foi esse o fator principal para que esse agente se responsabilizasse por tomar as iniciativas necessárias para concretizar o projeto de urbanização e desenvolvimento das cidades brasileiras, aqui, sob o recorte empírico de Natal. Nesse objeto de estudos, percebeu-se que houve uma nítida centralidade do Estado, quanto ao ordenamento desse processo. Esse agente provia os encadeamentos da urbanização criando motores de novos fluxos para oferecer-lhes possibilidades de desdobramentos, baseado nos fundamentos capitalistas-keynesianistas de produção e, portanto, de produção do espaço. Por último, além de discutir sobre sua lógica, reflete-se sobre as contradições socioespaciais aí deixadas e sobre a eficácia/ineficácia do Estado enquanto coordenador dessa urbanização.

**Palavras-chave:** Keynesianismo. Cidade do Natal. Estado. Urbanização.

## 1. INTRODUÇÃO

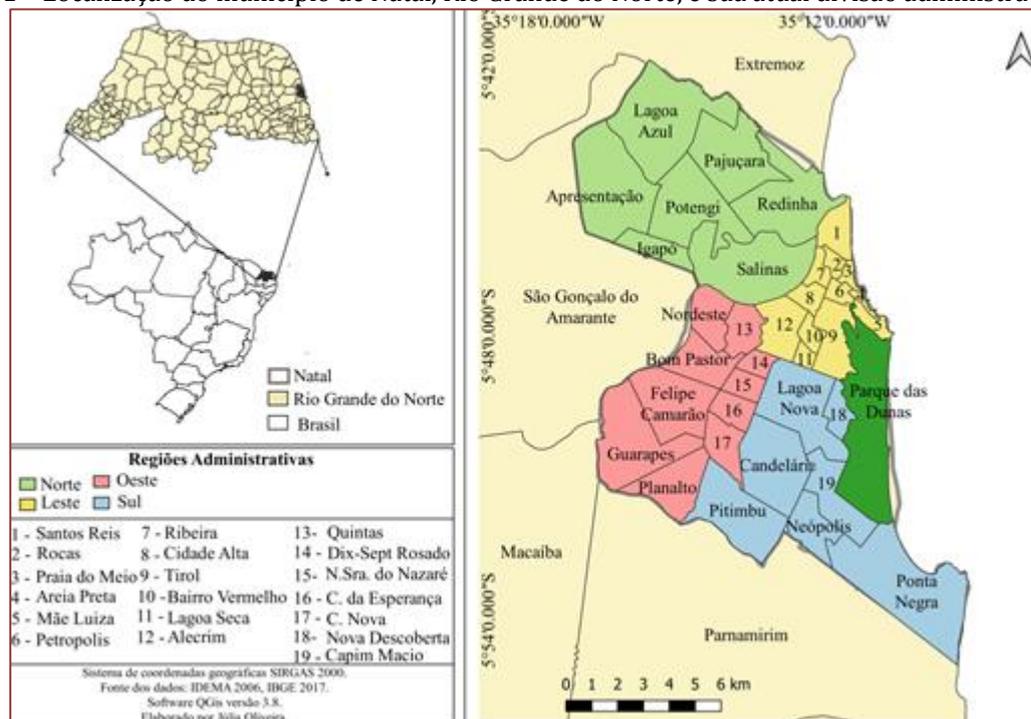
Este estudo se propõe a compreender o fenômeno da urbanização em Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, no século XX, como um efeito do processo de fortalecimento, nesse mesmo período, do Estado brasileiro, na qualidade de agente econômico intervencionista.

As reflexões ora levantadas tomam a urbanização como um processo agudo de produção do espaço urbano, o qual se constitui da aglomeração de objetos artificialmente edificados e do adensamento de práticas socioculturais específicas da cidade; seu indicador mais representativo é a superação da população urbana em relação a do campo, num movimento conhecido por êxodo rural. Também a título de conceituação, entende-se que a cidade é a expressão espacial/territorial principal do modo de produção capitalista. Dado que “o ato de produzir é, ao mesmo tempo, o ato de produzir o espaço” (SANTOS, 2008, p. 203), a urbe contemporânea se desenvolve numa dinâmica mais intensa por ser, ela própria, o lócus da reprodução do capital (GOMES; SILVA; SILVA, 2003).

Para Corrêa (1995), são cinco os agentes sociais responsáveis por essa produção e reprodução capitalista do espaço urbano, a saber: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; os grupos sociais excluídos; e o Estado. Neste estudo, parte-se da hipótese de que a urbanização de Natal se delineou, no século XX, em resultado de uma atuação preponderante desse último agente, que promoveu uma série de investimentos nas cidades brasileiras em infraestrutura, modernização, indústria e serviços, no sentido de garantir uma evolução do capital em todo o território nacional, através do fomento à produção e ao consumo.

A fim de realizar a análise no nível de detalhe apropriado, concentramos nossas reflexões em quatro acontecimentos, por entender que esses são os marcos principais do fenômeno da urbanização em Natal: a edificação da Ponte Rodoferroviária de Igapó; a instalação do Distrito Industrial de Natal; a implantação do projeto Parque das Dunas/Via Costeira; e, principalmente, a implementação de políticas habitacionais nessa cidade (Figura 1).

Figura 1 – Localização do município de Natal, Rio Grande do Norte, e sua atual divisão administrativa



Fonte: elaborado por Júlia Oliveira, a partir de IDEMA (2006) e IBGE (2017).

Antes de se debruçar sobre esses pontos em específico, porém, é imperativo compreender o porquê de o Estado desempenhar tal papel na conjuntura econômica e urbana, uma vez que isso se apresenta como pano de fundo da nossa análise.

## 2. O PANO DE FUNDO: KEYNESIANISMO, NACIONAL-DESENVOLVIMENTISMO, INDUSTRIALIZAÇÃO E A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

Em 1936, as ideias difundidas por Jhon Maynard Keynes, em seu livro *A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda*, lançaram as bases para uma nova teoria econômica que viria a revolucionar, no mundo todo, as relações entre Estado e economia.

O keynesianismo surgiu em meio a grande crise do sistema capitalista de 1929, que iniciou, nos Estados Unidos, em consequência de uma desproporcionalidade entre produção (maior) e demanda (menor). Keynes racionalizou, numa teoria econômica, as medidas tomadas pelo presidente Roosevelt no plano *New Deal*. Esse plano teve o objetivo de recuperar e reformar a economia norte-americana através de uma série de medidas estatais: investimento maciço em obras públicas, destruição dos estoques de gêneros agrícolas, controle sobre os preços e produção e diminuição da jornada de trabalho (HUNT, 1977).

A teoria que Keynes propunha lançar mão da intervenção estatal na vida econômica de uma nação para conduzi-la a um regime de pleno emprego. O intuito do keynesianismo é manter o crescimento da demanda em paridade com o aumento da capacidade produtiva da economia, de forma suficiente a garantir o pleno emprego, porquanto, para ele, o mercado não era capaz de, por si só, garantir esse crescimento — como acreditavam os economistas das escolas clássica e neoclássica quando afirmaram que havia uma “mão invisível”, o mercado, autorregulando harmonicamente a economia e, por conseguinte, o desenvolvimento social (SMITH, 1976), ideias estas expressas nos conceitos de “*laissez faire, laissez aller, laissez passer*” e “ordem espontânea”, por exemplo.

Para ocorrer essa proporcionalidade entre demanda e produção, Keynes afirmava que o Estado precisaria adquirir déficits, ao estimular o aumento do consumo e da produção através da garantia de renda da população, impulsionada por políticas estatais. O *Welfare State* — ou o Estado de Bem-Estar Social — se baseia nesse princípio: a garantia, por parte do Estado, de padrões mínimos de educação, saúde, habitação, renda e seguridade social à população, com vistas aos direitos sociais (HUGON, 1984) — todavia, se aguçada a visão, ver-se-á que os fins últimos são econômicos.

Essa teoria, que revolucionou a Ciência Econômica do século XX, foi amplamente utilizada pelos governos no pós-Crise de 29; no período de guerra, quando seções da economia com algum fardo estratégico tiveram de ser totalmente mobilizadas e dirigidas pelo Estado; e ainda no pós-Guerra. No entanto, não demorou para perder força nos países ditos desenvolvidos ante a evolução do pensamento neoliberal e a abertura dos mercados no mundo globalizado, ao passo que, nos países “subdesenvolvidos”, se fortaleceu, como aconteceu no Brasil.

Essa dinâmica foi tratada por Lipietz (1991) como “Fordismo Periférico”. Isto é, a partir dos anos 1960, aquelas formas de regulação da economia que até então haviam atuado no “mundo desenvolvido”, agora passaram a fazer parte também da lógica dos ditos países subdesenvolvidos. A liberação de créditos para os Estados localizados aproximadamente ao sul da Linha do Equador, por órgãos internacionais resultantes da lógica inicialmente keynesiana, mas, agora, neoliberal, como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (produtos institucionais de Bretton Woods), buscavam investir em infraestrutura, modernização agrícola e indústria nesses países, paradoxalmente, a fim de que esses entrassem na nova lógica econômica mundial, das multinacionais e do livre mercado (GOMES; SILVA; SILVA, 2003; SANTOS, 2008). No Brasil, esses eventos se desdobraram durante o regime militar, sob a forma do nacional-desenvolvimentismo, cuja concepção foi amplamente influenciada pela Comissão Econômica para a América Latina e Caribe — Cepal.

O nacional-desenvolvimentismo, de apelo populista, foi a principal reverberação dos ideais keynesianos no Brasil, com grande responsabilidade no processo de industrialização e urbanização brasileira; teve seu embrião ainda na Era Vargas (1930-1945), quando, nesse governo, ocorreu a criação do Salário Mínimo e do Sistema Previdenciário, em meio ao contexto de fomento e surto de industrialização brasileira, após a crise do café. Em sequência a Vargas, a agenda nacional-desenvolvimentista permeou todos os governos brasileiros, sob ciclos de maior — Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, por exemplo — e menor expressividade, até o governo militar, quando ocorreu o seu auge, chamado de “milagre econômico”, encerrado pela Crise do Petróleo (SILVA, 2013).

Nesse mesmo compasso, evoluíram a industrialização e a urbanização brasileira, em consequência das inúmeras medidas tomadas, durante esses ciclos desenvolvimentistas de graus diferentes, com o objetivo de, justamente, fazer tais processos se desdobrarem no Brasil.

Algumas dessas ações podem ser ressaltadas, tais como: criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, implementação dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (I e II), criação da Superintendência de Desenvolvimento Econômico do Nordeste, incentivos fiscais na indústria automobilística, investimentos em infraestrutura, investimento e estatização de setores estratégicos, criação do Banco Nacional de Habitação e similares (SILVA, 2013).

Abordando exatamente esse ciclo de urbanização e intervencionismo estatal na moradia brasileira, Gomes, Silva e Silva (2003) apontam que

No caso brasileiro, a urbanização ‘já apresentou suas primeiras manifestações nos anos que se seguia a revolução de 1930’ (Schmidt Faret apud França 1998, p.1). Mas foi a partir dos anos 60 que esse fenômeno se acentuou, atingindo, de forma diferenciada, todas as regiões do país. Em 1940, a taxa de urbanização brasileira era de 26,3%; em 1980, alcança 68,86% [...].

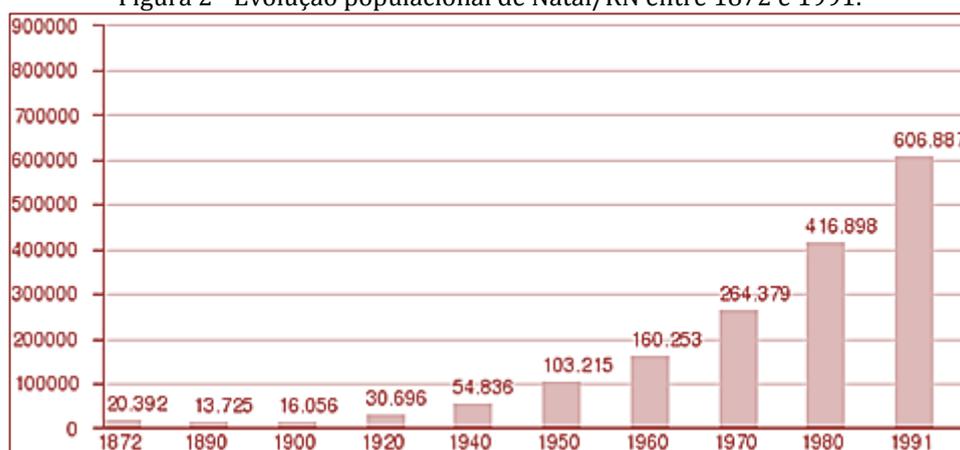
[...] A partir do final dos anos de 1960, podemos perceber uma atuação mais efetiva do Estado sobre o espaço urbano, com a criação de todo o aparato institucional voltado para a reprodução do espaço urbano (GOMES; SILVA; SILVA, 2003, *on-line*).

A coincidência de temporalidades entre urbanização de Natal e epifania dos ideais keynesianistas na vida político-econômica brasileira não basta para estabelecermos, categoricamente, uma correlação entre esses dois eventos. Por isso, doravante dar-se-á a abordagem de cada ação, em específico, aqui selecionada — e já mencionada alhures —, para evidenciar o papel atuante, consistente, efetivo e cabal do Estado na urbanização de Natal, conscientes de que esse fato não foi uma exclusividade local, mas comum a todo o fenômeno da urbanização brasileiro, ou, ao menos, das capitais do país.

### 3. OS PRIMEIROS PASSOS DA URBANIZAÇÃO DE NATAL

Analisando a gênese da urbanização em Natal, podemos perceber que seu marco mais efetivo foi a instalação da base aérea americana em seu território durante a 2ª Guerra Mundial, mais precisamente em 1942. Antes disso, a cidade do Natal, que fora fundada já com esse caráter, de “cidade”<sup>20</sup>, apresentava pouco dinamismo socioespacial (COSTA, 2017), como observa-se no gráfico abaixo (Figura 2).

Figura 2 - Evolução populacional de Natal/RN entre 1872 e 1991.



Fonte: IBGE (2017).

<sup>20</sup> Fundada em 25 de dezembro de 1599, à margem direita do Rio Potengi, próxima à Fortaleza dos Reis Magos, construída a mando dos comandantes Mascarenhas Homem e Jerônimo de Albuquerque. “Os primeiros anos da presença lusitana foram quase de abandono da capitania, situação relatada por vários cronistas que visitaram Natal entre os anos de 1599 a 1900. Relatos que falam de uma cidade inexistente, merecedora do título de Vila do Natal, talvez, mas não de Cidade do Natal.” (SEMURB, 2007, p. 13).

A chegada de 10.000 soldados americanos, somados aos imigrantes advindos do interior, por ocasião de uma forte seca que assolava o ano de 1941, fez surgir em Natal um dinamismo socioespacial nunca visto ali (CARVALHO, 2014). A demanda por habitações cresceu significativamente, assim como sua respectiva produção. As construções imobiliárias davam um caráter de espontaneidade à produção do espaço urbano desta cidade: rápido crescimento habitacional e econômico à margem direita do Rio Potengi (Cidade Alta, Ribeira e Cidade Nova) e lentidão na urbanização ao norte (Igapó) deste rio (COSTA, 2017).

No entanto, assim como ocorria no restante do país, é somente com a chegada dos três decênios de 1960-70-80 que esse crescimento urbano em Natal se intensifica, sob a égide do Estado. Este agente urbano passa a interferir significativamente na construção desse espaço, a partir de uma série de intervenções que a norteará nos anos subsequentes, tais como: construção da Ponte Rodoferroviária sobre o Rio Potengi (Ponte de Igapó – 1969), implantação de equipamentos institucionais (UFRN, Centro Administrativo, Hospital Walfredo Gurgel, Laboratório do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, Centro de Lançamentos de Foguetes de Barreira do Inferno, CATRE, etc.), construção do Distrito Industrial de Natal (1970), implementação de uma gama de Programas Habitacionais (1970-1985), construção da Via Costeira (1985), entre diversos.

#### 4. PONTE RODOFERROVIÁRIA DE IGAPÓ

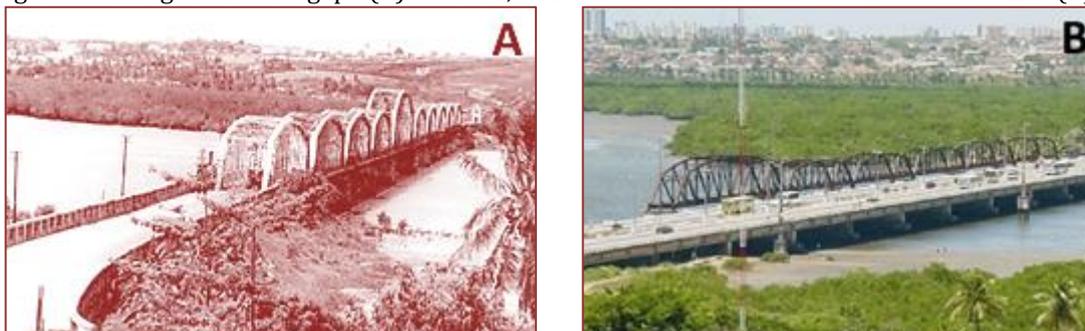
Embora já houvesse uma tendência anterior para a atuação do Estado no ordenamento urbano de Natal, com o Plano Polidrelli (1904) e o Plano de Palumbo (1929), é a partir da construção da nova ponte sobre o Rio Potengi que essa tendência é afirmada, em contraste com a situação, naquele momento, de uma crescente espontaneidade da urbanização de Natal, o que dá pistas da intensão do Estado em ser o ente planejador e ordenador desse processo, afinado com interesses capitalistas.

A barreira natural imposta pelo Rio Potengi à ocupação/interligação do território municipal de Natal foi empecilho determinante para que isso acontecesse por, pelo menos, 300 anos. O estabelecimento de contato, até 1916 — ano que foi construída a primeira “ponte de Igapó” —, entre uma margem e outra se dava apenas por meio de barcos (CARVALHO, 2014). Fato esse que explica o motivo de, até o ano de 1943, a margem ao norte desse rio pertencer ao município de São Gonçalo do Amarante e não a Natal.

A despeito da construção dessa primeira ponte, em 1916 (Figura 3A), continuou precária essa interligação entre o núcleo urbano de Natal e a área norte, dada a dificuldade, ainda assim, de se consumir um transporte de mercadorias e de pessoas entre um lado e outro (CARVALHO, 2014). Isso colocava a comunidade de Igapó — o primeiro bairro da Zona Norte de Natal — em condições de crescimento desanimadoras (COSTA, 2017).

Tal circunstância vem a mudar a partir da construção de uma nova ponte (Figura 3B), nomeada de Ponte Rodoferroviária Presidente Costa e Silva — também chamada de Ponte de Igapó — no ano de 1969. Segundo Souza (2008), essa recém-construída ponte abriu portas para a expansão urbana da Zona Norte, já que, por meio dela, passou a ser possível estabelecer um maior fluxo de pessoas, transporte e mercadorias de um lado ao outro da cidade.

Figura 3 – Antiga Ponte de Igapó (A) e a atual, Ponte Rodoferroviária Presidente Costa e Silva (B)



Fonte: Semurb apud Carvalho (2014, p. 68).

Aliás, as características de infraestrutura da ponte revelavam a intencionalidade estatal, que na época estava personificada pelo Governador Walfredo Gurgel, de expansão urbana; quer dizer, a possibilidade de transporte ferroviário que havia naquela ponte assinalava o desígnio industrial que se pretendia dar àquele, até então, modesto núcleo urbano — Igapó — e à Zona Norte.

### 5. DISTRITO INDUSTRIAL DE NATAL (DIN)

A construção da Ponte Rodoferroviária de Igapó em 1969 possibilitou, no ano seguinte, a instalação do Distrito Industrial de Natal (Figura 4) nesse bairro, pois dava condições de escoamento da produção por via terrestre. Promovido pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), esse investimento na produção industrial de Natal visava atrair empresas para a geração de empregos na cidade (SILVA; GOMES, 2007).

Figura 4 – Distrito Industrial de Natal nos dias atuais



Fonte: Google Earth Pro (2020).

Em consequência disso, diversas companhias com capital estrangeiro e nacionais de grande porte, como a Seridó Indústria Têxtil, se instalaram na Zona Norte de Natal (COSTA, 2017). Com a instalação do DIN numa área de expansão urbana pré-definida (Zona Norte), fica notável o ordenamento estatal nesse processo, visto que escancara

A intervenção planejada do Estado no sentido de favorecer o capital industrial, ao definir uma área de expansão urbana e com potenciais recursos humanos, concentrando abundante mão-de-obra necessária às indústrias a serem instaladas (ARAÚJO, 2004, p. 43).

Essa ação, em específico, trouxe consigo uma alta demanda por mão-de-obra, o que fez atrair um volumoso contingente populacional para essa área da cidade. Tal fato disparou a atuação da principal frente estatal de promoção de urbanização em Natal: as Políticas Habitacionais. Antes de abordá-las, neste ponto do trabalho é possível afirmar que houve uma lógica de encadeamentos na urbanização de Natal, onde o Estado criava motores de urbanização para oferecer-lhes possibilidades de desdobramentos, que, por sua vez, foram novos motores de urbanização. Veja-se a seguir.

### 6. POLÍTICAS HABITACIONAIS EM NATAL (DÉCADAS DE 1970 E 1980)

Todos os eventos urbano-econômicos que se desdobraram no município de Natal até os anos de 1970 mexeram com o imaginário do indivíduo interiorano quanto às oportunidades que a capital poderia lhe oferecer. Isso explica a significativa imigração que aconteceu na segunda metade do século XX em Natal — assim como nas demais capitais brasileiras —, fazendo com que essa cidade adentrasse à década de 1970 já com uma população de 264.379 habitantes (IBGE, 2017; Cf. Figura 2).

Nessa situação, estava a questão habitacional como um grande percalço para a continuidade do processo de urbanização. Pois, o indivíduo recém-chegado à capital não possuía condições financeiras de, de prontidão, edificar sua moradia nesse novo espaço urbano, que apresentava uma crescente valorização fundiária (RIBEIRO, 2013).

Diante disso, o Estado — de Bem-Estar Social —, portanto, ofereceu a solução para tamanho impasse urbano: as políticas de habitação, que garantiriam habitação e ofertas de emprego no ramo da construção civil. Afinal, já se tinha ciência de quais seriam as consequências do fomento à industrialização. A datar daí este agente econômico, em simbiose com o capital, passa a ditar, com efeito, todo o processo de produção do espaço urbano de Natal:

A ocupação da cidade, através da construção dos conjuntos habitacionais, é reflexo da interface do Estado e capital, em que o primeiro irá dar subsídios a atuação do segundo, com a construção do aparato necessário ao desenvolvimento capitalista da cidade (MEDEIROS, 2007, p. 33).

Essa forte intervenção foi dada por meio da atuação de órgãos financiadores e executores, quais foram, o Banco Nacional de Habitação (BNH), a Companhia de Habitação do Rio Grande do Norte (COHAB/RN) e o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), dentro do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que teve, em sua criação, grande apoio da SUDENE (RIBEIRO, 2013).

Assim, em Natal, entre o fim dos anos de 1970 e o início dos anos 1980, o Estado promoveu a construção de quase 50.000 unidades habitacionais no contexto dessa política, onde a COHAB-RN foi responsável pelas moradias destinadas às famílias que tinham renda entre três e cinco salários mínimos (baixa renda) e o INOCOOP para aquelas com renda entre cinco e doze salários mínimos (RIBEIRO, 2013).

Com isso, o perímetro urbano de Natal, que até o início dos anos de 1960, limitava-se aos bairros Cidade Alta, Alecrim, Quintas, Tirol, Petrópolis e Santos Reis, a partir desse período, passa a concentrar inúmeros conjuntos habitacionais (GOMES; SILVA; SILVA, 2003). Na Zona Norte, com o propósito de atender à demanda da classe trabalhadora da área industrial, são construídas diversas moradias (conjuntos Igapó e Potengi), que contavam com um padrão arquitetônico de qualidade mais simples (Figura 5A); na Zona Sul, destaca-se a construção dos bairros de Candelária, Ponta Negra, Potilândia e Mirassol. Destinados às classes mais abastadas da sociedade, esse último grupo apresentava um padrão arquitetônico de maior qualidade, situadas entre avenidas mais largas (Figura 5B).

Figura 5 – Conjuntos Habitacionais em Natal: A) Conjunto Panorama – Bairro Potengi (1981); B) Conjunto Ponta Negra (1978)



Fonte: A) Semurb apud Carvalho (2014, p. 76)



B) Semurb apud Paiva (2019, on-line).

Essa diferenciação entre os conjuntos habitacionais da Zona Sul (INOCOOP) e da Zona Norte (COHAB) nos revela um caráter segregador na racionalidade urbana advinda do Estado, uma tendência já revelada com a construção da Cidade Nova (atuais bairros de Petrópolis e Tirol), em 1904, pelo Plano Polidrelli, quando, para abertura desse novo espaço de morar das elites, afastado da insalubridade da cidade antiga, foi necessário remover mais de trezentas cabanas e choupanas (FERREIRA; DANTAS, 2006):

A Cidade Nova se constituiu em uma dupla solução para o desejo de auto-segregação das classes dominantes locais. Por um lado, o Plano Polidrelli superaria o antigo desenho irregular originário da cidade colonial, onde as classes conviviam, praticamente, no mesmo espaço ou guardando uma certa contigüidade. Por outro lado, serviria como refúgio, onde as classes dominantes poderiam se proteger do contato com as péssimas condições ambientais e das epidemias que, então, grassavam pela cidade (LIMA, 2001, p. 35).

Outra intencionalidade expressa por esse agente urbano também foi a dispersão desses conjuntos habitacionais, que promoveu um aumento do perímetro urbano, por meio da indexação de terrenos periféricos, resultando em diversos vazios urbanos, que estimularam o mercado de terras em Natal. Segundo Gomes, Silva e Silva (2003), essas áreas foram estrategicamente deixadas desocupadas para fins de instalação de loteamentos, serviços, comércio ou até mesmo outras obras de infraestrutura estatal. Fato esse que se confirmou, quando, nessas áreas, aconteceu uma ocupação por atividades importantes ligadas ao comércio e à prestação de serviços.

Nesse sentido, também Gomes, Silva e Silva (2003, *on-line*) afirmam que, em Natal,

Com a implementação da política habitacional, desencadeada após 1960, aconteceu, nessa localidade, uma expansão urbana dinâmica e bastante diversificada, propiciada pela expansão de atividades ligadas ao comércio e aos serviços.

Especialmente desse contexto emergiu uma das mais imponentes atividades econômicas do RN na atualidade, que é a atividade turística, em muito como resultado do Projeto Parque das Dunas/Via Costeira.

## 7. PROJETO PARQUE DAS DUNAS/VIA COSTEIRA

Nessas áreas remanescentes — na literatura, tratadas por “vazios urbanos” —, a próxima importante obra estatal que promoveu intenso dinamismo urbano-econômico para Natal, dessa vez sob a forma da atividade turística, foi a construção da Via Costeira, em 1985 (Figura 6).

Figura 6 – Panorâmica do Parque das Dunas (à esquerda), Via Costeira (ao centro) e Rede Hoteleira (à direita), nos dias atuais



Fonte: Viver Natal (2013, *on-line*).

Esse projeto, que contou com financiamento proveniente do II Plano Nacional de Desenvolvimento, partiu da intenção estatal de expandir a malha urbana de Natal, superando aquela barreira natural ao crescimento dos bairros de Tirol, Nova Descoberta, Lagoa Nova e Capim Macio, constituída pelas dunas, para, assim, fomentar o turismo nessa cidade (SILVA, 2010).

Quando 8 km da orla marinha leste de Natal, que até então eram ocupados por comunidades pesqueiras, passa a contar com uma infraestrutura urbana de alto padrão arquitetônico, há uma enérgica instalação/ampliação da rede hoteleira, de restaurantes e bares ao longo desse trecho litorâneo e adjacentes (MACIEL; LIMA, 2014).

Tal evento de urbanização, assim como esperava os agentes do Estado, contribuiu decisivamente para colocar o turismo como uma das atividades mais importantes da economia do Rio Grande do Norte, tendo Natal se constituído como o polo.

## 8. REFLEXÕES GERAIS

Embora houvera inúmeras outras intervenções estatais guiando o processo de urbanização de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, no século XX, ter elencado e somente discutido essas quatro atuações (Ponte Rodoferroviária de Igapó, Distrito Industrial, Políticas Habitacionais e Projeto Parque das Dunas/Via Costeira) não deslegitima o discurso aqui apresentado, pelo contrário, reafirma-o. Pois, saber que não foram contempladas inúmeras outras interferências estatais nesse processo, como os planos de ordenamento urbano (1904, 1929, 1935), os planos diretores (1968, 1974, 1984 e 1994), a criação do Parque Têxtil Integrado, a reestruturação da Av. Eng. Roberto Freire e similares, nos revela que esta atuação do Estado se deu de forma ainda mais imponente do que somente por meio dessas quatro intervenções.

Em referência ao discurso, parte-se de que, baseado em empiria, este denotou, em termos gerais, o estruturante papel do Estado na urbanização de Natal. Onde, esse agente urbano criou uma série de objetos arquitetônicos — em sentido *lato*, geográficos — para estimular a geração de inúmeros fluxos, que, de certa maneira, eram pressentidos e pretendidos (SANTOS, 2008).

Diversas, as interferências do Estado na cidade do Natal orientaram sua urbanização conforme uma agenda predefinida e uma intencionalidade, ou melhor dizendo, segundo toda uma racionalidade cujo resultado prático foi, por um lado, um significativo desenvolvimento dos setores econômicos industrial e de serviços (turismo e comércio); e, por outro, uma acentuada segregação e desigualdade urbana, manifestada mormente entre as zonas Sul e Norte da cidade (GOMES; SILVA; SILVA, 2003).

Nesse cenário, compreendemos que, ao contrário de uma mão invisível autorregulando, econômica e socialmente, a produção capitalista do espaço urbano de Natal, foi o Estado que se constituiu como uma verdadeira entidade — capitalista — regente dessa urbanização. Cada nova empreitada era um de seus “visíveis tentáculos”, impregnados do enunciado keynesianista, coordenando esses encadeamentos.

Tal enunciado, embora por vezes nos pareça benevolente e assistencialista, não é mais do que, de acordo com Harvey (2005), o Estado viabilizando as bases para a reprodução capitalista do espaço. Medeiros (2007, p. 33) faz uma reflexão similar direcionada para o caso da urbanização brasileira, que, segundo a autora, se dá, em especial, pela política da habitação-mercadoria — hipótese também corroborada por este capítulo:

A planificação urbana das grandes cidades brasileiras é dimensionada via política habitacional. A ocupação da cidade através da construção dos conjuntos habitacionais é reflexo da interface Estado e capital, em que o primeiro irá dar subsídios à atuação do segundo, com a construção do aparato necessário ao desenvolvimento capitalista na cidade. O Estado utiliza uma retórica social cuja base é a promoção social, no entanto, em geral, as intervenções do Estado pretendem muito mais alcançar êxitos econômicos.

Isso não nos permite, porém, fazer uma leitura simplória de que “o capitalismo é ruim e todos seus agentes também o são”, pois, como categoricamente nos coloca Adam Smith (1776, p. 19), “Não é da benevolência do açougueiro, do cervejeiro e do padeiro que esperamos o nosso jantar, mas da consideração que eles têm pelos próprios interesses”. Por outro lado, essa premissa não serve para explicar a eficácia ou ineficácia da atuação do Estado, uma vez que a quantidade de imposto que lhe é entregue não depende de seu bom desempenho, mas da força de lei.

Não obstante, o Estado, enquanto agente econômico, desempenhou importante papel nesse processo de urbanização de Natal, na distribuição de habitação, de renda e no desenvolvimento econômico da cidade. Porém, ele nos deixou também incontáveis desigualdades e contradições socioespaciais (GOMES; SILVA; SILVA, 2003), algumas dessas vistas ao longo deste trabalho.

Para não concluir, os questionamentos, agora, introspectivamente, não estão mais em saber se o estado interferiu na urbanização de Natal, mas, sim, se este foi mais eficaz do que seria o livre mercado — a mão invisível — atuando nesse processo; se é de sua natureza atuar ineficazmente e/ou como ele poderia ter sido mais eficaz em sua atuação. São questões para além da urbanização de Natal em si; amplamente discutidas nas Ciências Econômicas e semeadas na Geografia.

## 9. AGRADECIMENTOS

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal em Nível Superior (CAPES) pelo financiamento desta pesquisa junto ao programa de pós-graduação em Geografia.

## REFERÊNCIAS

- [1] ARAÚJO, J. C. Outra Leitura do "Outro Lado": o espaço da Zona Norte em questão. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-graduação em Geografia. Natal, 2004.
- [2] CARVALHO, E. T. S. Evolução temporal da ocupação do solo da Zona Norte de Natal/RN. Monografia (Bacharelado em Geografia) — Departamento de Geografia, Centro de Ciências Humana, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.
- [3] CORRÊA, R. L. O espaço urbano. 2ed. São Paulo: Ática, 1995.
- [4] COSTA, S. M. A atividade comercial nas Ruas Pompéia, Chegança e Boa Sorte no contexto da produção do espaço urbano da Zona Norte de Natal/RN, Brasil. 195 f. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, Centro de Ciências Humana, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017.
- [5] FERREIRA, A. L.; DANTAS, G. Os "indesejáveis" na cidade. In: FERREIRA, Ângela Lúcia; DANTAS, George (org.). Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940). Natal: EDUFRRN, 2006, p. 45-68.
- [6] GOMES, R. C. C.; SILVA, A. B.; SILVA, V. P. Política habitacional e urbanização no Brasil. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona, vol. 7, n. 146 (083), ago. 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(083\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(083).htm)>. Acesso em: 12 ago. 2017.
- [7] HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. Tradução Carlos Szlak. Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes. São Paulo: Annablume, 2005.
- [8] HUGON, P. História das Doutrinas Econômicas. 14 ed. São Paulo: Atlas, 1984;
- [9] HUNT, E. K. História do Pensamento Econômico: uma perspectiva crítica. Rio de Janeiro: Campus, 1977.
- [10] IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1872-1991. Sistema IBGE de Recuperação Automática — Sidra. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/home/ipca15/brasil>>. Acesso em: 12 ago. 2017.
- [11] LIMA, P. Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal. Natal: EDUFRRN, 2001.
- [12] LIPIETZ, A. As relações capital-trabalho no limiar do século XXI. Ensaio FEE, Porto Alegre, v. 12, n. 1, 1991.
- [13] MACIEL, A. B. C.; LIMA, Z. M. C. Uso e ocupação de Ponta Negra, Natal/RN: uma análise multi-temporal. Sociedade e Território, Natal, v. 26, n. 2, p. 127 - 147, 2014.
- [14] MEDEIROS, S. R. F. Q. A casa própria: sonho ou realidade? Um olhar sobre os conjuntos habitacionais em Natal. 2007. 111 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) — Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2007.
- [15] PAIVA, L. B. Que região de Natal é esta foto? Brechando, Natal, 2019. Disponível em: <<https://www.brechando.com/2019/07/que-regiao-de-natal-e-esta-foto/>>. Acesso em: 25 jul. 2020.
- [16] RIBEIRO, W. T. S. Diagnóstico físico territorial do Conjunto Santarém/Natal-RN. Monografia (Bacharelado em Gestão De Políticas Públicas) — Departamento de Políticas Públicas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013.
- [17] SANTOS, M. Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- [18] SEMURB. Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. Ordenamento Urbano: do Plano Polidrelli ao Plano Diretor 2007. Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007.

- [19] SILVA, A. B; GOMES, R. C. C. Dinâmica e Organização do Espaço Metropolitano de Natal/RN: uma leitura a partir do Setor Terciário. Trabalho publicado no IX Colóquio Internacional de Geocrítica. UFRS: Porto Alegre/RS, 2007.
- [20] SILVA, K. O. Políticas Públicas e a promoção do turismo no Rio Grande Do Norte. Mercator, Fortaleza, v. 9, n. 18, p. 71-79, 2010.
- [21] SILVA, L. R. Os ciclos desenvolvimentistas brasileiros (1930-2010): do nacional desenvolvimentismo ao novo desenvolvimentismo. Tese de Doutorado (Doutorado em Ciências Sociais) na Unicamp. Campinas: 2013.
- [22] SMITH, A. A Riqueza das Nações. São Paulo: Martins Fontes, 2003 (1776).
- [23] SOUZA, I. Nova História de Natal. 2 ed. Natal (RN): Departamento Estadual de Imprensa, 2008.
- [24] VIVER NATAL. Projeto Costeira Viva é lançado no próximo dia 07. Natal, 2013. Disponível em: <<https://vivernatal.wordpress.com/tag/via-costeira-de-natal/>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

# Capítulo 8

## *A região metropolitana de Macapá: Entre o institucional e o espacial*

*João Paulo de Almeida Amorim*

*Júlia Diniz de Oliveira*

*Alex de Lima Santos*

*Diogo Bernardino Santos de Medeiros*

*Élida Thalita Silva de Carvalho*

**Resumo:** A institucionalização de uma região metropolitana se reveste de um caráter político e legal que deve representar a dimensão do processo socioespacial, em outras palavras, um processo que está para além da vontade dos atores políticos e de seus interesses. Sob este prisma o presente artigo analisa a constituição da Região Metropolitana de Macapá localizada geograficamente no estado do Amapá e sua relação com as ilhas do Golfão Marajoara. Em que considera-se perspectivas do desenvolvimento da economia local e regional, sua formação institucional e espacial. Para tanto, foram realizados os seguintes procedimentos metodológicos: pesquisa bibliográfica, documental e levantamento de dados oficiais. Em síntese, os resultados demonstram que analisar os elementos de uma centralidade socioterritorial precisa considerar questões relacionadas ao modo de vida, que neste caso, parte importante da população dessa região metropolitana está construída entre a cidade e o rio. Portanto, pensa-se não em um espaço urbano industrial, denso, mas em um aglomerado urbano ribeirinho onde esses elementos se sobrepõem entre o natural e o artificial.

**Palavras-chave:** Metropolização, Região Metropolitana, Amazônia, Amapá.

## 1. INTRODUÇÃO

O processo de metropolização na Amazônia, a partir da década de 1970, foi impulsionado pela construção de rodovias (Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Transamazônica), adotadas durante o Governo Militar, através do discurso integralista e de proteção das fronteiras contra invasões externas. Esse processo é marcado pela presença de duas grandes metrópoles regionais Belém e Manaus, que polarizam as cidades sob sua área de influência. Corrêa (1987) já introduzia no debate, a presença de tempos diferenciados na Amazônia; uma notória diferenciação de tempos espaciais no arcabouço da rede urbana nessa região, tão marcante que pode se falar em segmentos “velhos” e novos, decorrentes da coexistência de uma natureza urbana ribeirinha, com as cidades constituídas ao longo dos rios, e as novas cidades que se desenvolvem ao longo do eixo dorsal das rodovias, ao lado da criação das áreas de colonização agrícola e dos enclaves urbanos, provocados pelos projetos minerais.

No seio dessas transformações, as cidades ribeirinhas, de um lado, e as cidades e os embriões urbanos que surgiram desses diversos processos, de outro, mostram as mudanças e permanências na rede urbana regional, e, nessas alterações, a Região Metropolitana de Macapá – RMM<sup>21</sup> emerge como um “fato novo”, em virtude do crescente processo de metropolização institucional que vem ocorrendo no Brasil.

A RMM, localizada no Estado do Amapá (Figura 1), foi instituída pela Lei Complementar Estadual n.º 21, de 26 de fevereiro de 2003, oficializada no ano de 2018, sendo constituída pelos municípios de Macapá e Santana. Recentemente, foi realizada a inclusão do município de Mazagão pela Lei Complementar Estadual n.º 95, de 17 de maio de 2016. Sua lógica é fortemente influenciada e tem uma relação direta com as ilhas do Golfão Marajoara, que pertencem ao Estado do Pará.

A lógica de organização do espaço da RMM está envolta da dinâmica dos rios e das florestas, apresentando uma economia interessante em escala regional e, cada vez mais, se articula ao mercado internacional por meio de produtos como o açaí, que tem se valorizado devido às suas propriedades nutritivas.

Levando em conta o processo de metropolização na Amazônia, a partir de Belém e Manaus, percebe-se a importância do diálogo da cidade com o rio, em um processo onde a conversa das diferentes temporalidades ocorrem de forma simultânea, onde a enchente e a vazante das marés produzem e reproduzem nos ribeirinhos o casamento de duas lógicas espaço-temporais diferenciadas – o tempo lento e o tempo rápido (SANTOS, 2006).

Nesse contexto, este artigo busca compreender a urbanização no espaço amazônico, considerando o território amapaense sob uma perspectiva que supere a visão de vazio demográfico e urbano atribuído a região, posto que coaduna duas temporalidades<sup>22</sup>, conexões particulares que resultam em metrópoles regionais com lógicas de produção e ocupação divergentes do processo industrial das metrópoles do centro-sul brasileiro. É nesse contexto, que se faz importante na porção mais setentrional da Amazônia, que a produção do espaço urbano da RM de Macapá surge como processo institucional, distante dos elementos característicos da metropolização no restante do país – conurbação, densidade demográfica, oferta de bens e serviços, rede de infraestrutura. Na Amazônia, elementos como o rio, a várzea e a floresta são muito presentes em sua dinâmica regional, que permite pensar novos conceitos e noções sobre o que é a metropolização e quais são os seus rebatimentos nessa região.

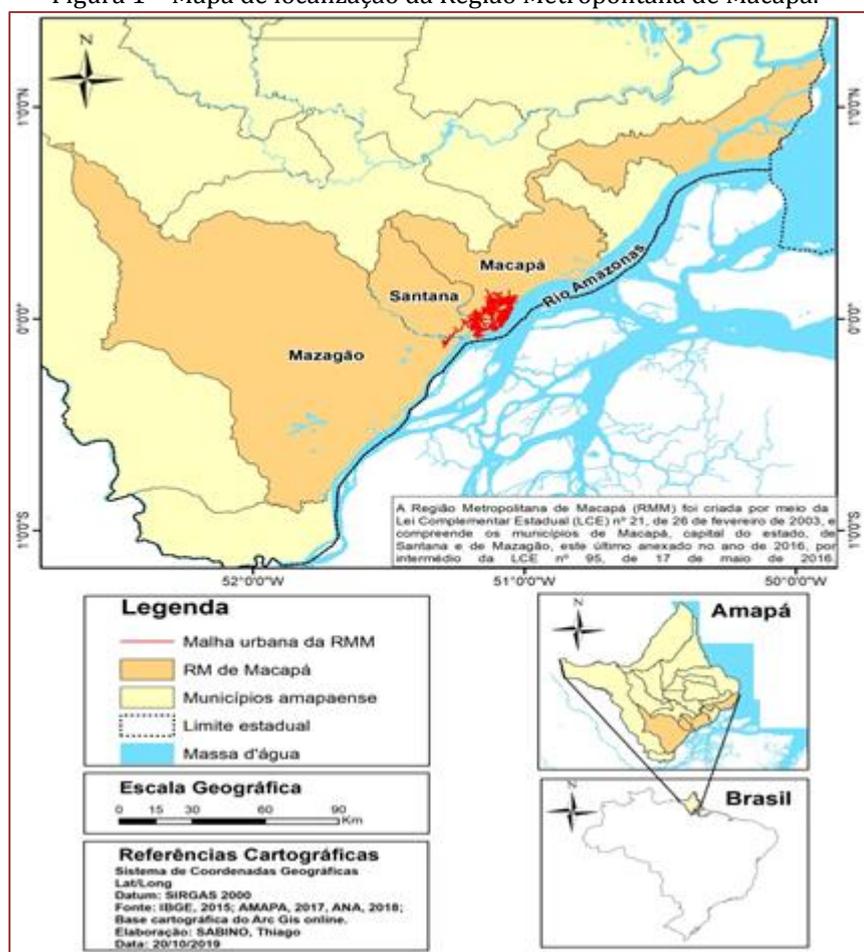
Como um rio que serpenteia de sua foz até a desembocadura, passando por diferentes paisagens que saltam aos olhos do pesquisador, assim é o objetivo deste texto: serpentear pelas sinuosidades e pelos meandros dos conceitos postos sobre Metropolização e Regiões Metropolitanas, na tentativa de chegar à jusante do saber por meio de uma abordagem que não seja o fim, mas o espriar da compreensão, marcando o encontro das águas do oceano com as do rio, buscando um mar de novas possibilidades, que se traduzam em noções mais próximas da realidade amazônica.

Para tanto, pretende-se, nesse primeiro momento, discutir o processo de metropolização proposto por alguns autores, em escala global, nacional e regional, em seguida, analisar as contribuições e limites de suas abordagens quando se objetiva pensar o processo de metropolização para a Amazônia, por fim, analisar a formação das Regiões Metropolitanas – RM's, no Brasil, dentre elas a RMM.

<sup>21</sup> Este artigo foi publicado, em sua primeira versão, na revista Geografia Ensino e Pesquisa, no volume 23, como resultado parcial de minha pesquisa de doutorado.

<sup>22</sup> Os fluxos não têm a mesma rapidez. A velocidade de uma carta não é a de um telegrama, um telex, um fax. Os homens não percorrem as mesmas distâncias no mesmo tempo, dependendo dos meios com que contam (SANTOS, 2006, p. 104).

Figura 1 – Mapa de localização da Região Metropolitana de Macapá.



Elaborado por Thiago Sabino.

## 2. O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO: À MONTANTE DO PENSAMENTO

O processo de industrialização, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, na Europa, funcionou como motor propulsor da urbanização, através da expulsão de trabalhadores do campo para as cidades para servir como mão-de-obra para as fábricas e se consolida no espaço geográfico mundial a partir do século XX. Nesse momento histórico de crescimento vertiginoso das cidades europeias, os trabalhos pioneiros da chamada *Escola de Chicago* contribuíram para o pensamento do processo de Metropolização. Como exemplo de alguns trabalhos sobre o tema Geddes (1994 [1915]), em seu texto intitulado *Cities in Evoltion*, problematiza acerca da urbanização de Londres, em sua extensão e de como a cidade vai, pouco a pouco, absorvendo cidades menores, em uma dinâmica complexa. Para o autor, a conurbação se encontra como elemento essencial para a constituição da metrópole. Apesar da influência do *Ecologismo*<sup>23</sup> em seus trabalhos ser bastante presente, teve muitas contribuições para o planejamento urbano e regional.

Burgess (1967) entende a organização e a desorganização sociais, como um processo de metabolismo: o crescimento urbano, segundo o autor, seria resultante da organização e desorganização semelhante aos processos anabólicos e catabólicos de metabolismo do corpo humano.

Gottman (1961) destaca que, no início do século XX, ocorria a tendência da produção industrial deixar as grandes cidades, desconcentrando-se mediante pressão dos custos, congestionamentos, taxas, regulamentações diversos em direção ao movimento para fora das grandes cidades. Esse processo induz ao espraiamento das cidades, a formação de grandes aglomerados urbanos, introduzindo a ideia de Megalópole e Nebulosa urbana, como manchas condensadas e densas de infraestrutura urbana. O

<sup>23</sup> O Ecologismo surge como corrente de pensamento, ancorada principalmente pelo trabalho de Darwin (1895), intitulado *A origem das espécies*. Sobre essa corrente, ver Park, Burgess e Mackenzie (1967).

articulista destaca como consequências do aglomerado e espraiamento urbano: a) relações entre desconcentração industrial, migrações e avanços tecnológicos; b) separação geográfica entre controle, gestão e produção tecnológica, com o aumento no número de empregos; c) a diminuição do emprego industrial e; d) o aumento da dispersão urbana.

Ascher (1995, p. 33) entende o processo de metropolização como a crescente concentração de “homens, atividades e riquezas nas aglomerações de várias centenas de milhares de habitantes, multifuncionais, fortemente integradas na economia internacional”, fenômeno que ultrapassa a dimensão territorial das metrópoles, alcançando o modo de vida da população.

A perspectiva desses autores reside na competência de analisar sob a ótica de cada pesquisador, os diversos elementos que podem caracterizar o processo de metropolização e a formação das regiões metropolitanas. Concorda-se aqui com a visão de Gottman (1961), pois o aumento da dispersão urbana no Brasil (especialmente na região Centro-Sul) tem sido resultado do acúmulo de infraestrutura, gestão, controle e indústrias por se utilizar na densidade de elementos no espaço, no entanto, apesar de seu aspecto urbano, a visão de um urbanismo e metropolização industriais possuem limitações teórico-conceituais. Nesse sentido, discute-se, a seguir, os aspectos gerais na formação das Regiões Metropolitanas no Brasil.

### 3. METROPOLIZAÇÃO E FORMAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

No campo de discussão sobre o processo de Metropolização no Brasil, Firkowski (2013) afirma que esse processo pode ser compreendido como o processo de concentração e urbanização massivas, que reforçam as funções econômicas superiores e são reforçadas em matéria de decisão, gestão e direção dos sistemas econômicos, onde alguns centros urbanos maiores tem maior sua concentração.

Firkowski (2001) também considera a metropolização no Brasil como um processo muito mais institucional, do que espacial de fato. Sob este prisma Firkowski (2012) discute sobre a formação das regiões metropolitanas, do ponto de vista da legitimidade legal, distante da condição espacial em si, no entanto, esta proposição será abordada posteriormente.

Lencioni (2015, p. 7) considera que o processo de “metropolização do espaço” congrega características do processo de urbanização “é como se a metropolização do espaço se constituísse em uma segunda natureza da urbanização, no sentido de uma urbanização com nova essência e substância”. Destarte, a autora entende que existe a emergência de um chamado *pós-urbanismo*, onde a transformação dos espaços metropolitanos supera a “primeira natureza urbana” industrial para um espraiamento urbano pós-industrial.

Nesse sentido, pode-se identificar como elementos da metropolização do espaço, a grande intensidade de fluxos de pessoas, mercadorias, capitais, crescimento da oferta de bens e serviços; a demanda cada vez maior de trabalho imaterial; a concentração de atividades de gestão e controle; a maior utilização de tecnologias de informação e comunicação; a grande variedade de atividades econômicas; a exacerbção da associação entre o capital financeiro, promotores imobiliários e indústria da construção; a produção da sociedade de consumo.

Brenner (2014) fala sobre uma “urbanização estendida”, na qual os fenômenos e transformações socioespaciais são resultados do desenvolvimento urbano, porém, precisam de uma visão que contemple suas diferentes escalas e territórios de ação. Esse processo mostra o complexo fenômeno de crescimento e desenvolvimento das grandes aglomerações urbanas, implica também mudanças significativas no funcionamento e engendramento de novos tipos de formas urbanas. Monte-Mór (1994, p. 171) entende esse processo como uma *urbanização extensiva*, na qual, “se estende para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços regionais integrando-os em malhas mundiais – representa, assim, a forma socioespacial dominante que marca a sociedade capitalista de Estado contemporânea”.

O autor refere-se à Região Amazônica e, ao Centro-Oeste, como parte de uma urbanização de base urbano-industrial, no século XX, que irradiava a partir dos centros metropolitanos, em direção das regiões agrárias combinadas à base agroindustrial do Brasil. Apesar da relevância da discussão sobre o processo de metropolização do espaço e urbanização extensiva, colocam-se em discussão alguns questionamentos, no que tange a metropolização, no âmbito da Amazônia, especialmente na porção mais setentrional da região: a) a metropolização do espaço ocorre de forma igual nas porções do território brasileiro?; b) é possível se falar em urbanização pós-industrial na Amazônia? c) a criação de regiões metropolitanas no Brasil indicam urbanização de forma homogênea? e; d) quais os alcances e limites de se pensar a urbanização

como processo nas diferentes regiões do Brasil? Essas são algumas das questões que estão longe de esgotar a reflexão sobre o processo de metropolização, no entanto, no próximo tópico a abordagem será focada na constituição das novas Regiões Metropolitanas – RM's e o processo na qual estão inseridas, em especial a Região Metropolitana de Macapá.

O aumento expressivo, nas últimas décadas, de Regiões Metropolitanas no Brasil expressa a urbanização como motor desse processo. Os levantamentos das RM's têm sido realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, que vêm atualizando anualmente a constituição mais recente das RM's no país.

No caso da Amazônia, o processo de urbanização se deu pelo desenvolvimento de grandes projetos minerais, com a instalação das vilas planejadas no interior da floresta – as chamadas *Company towns*<sup>24</sup> – que, juntamente com a abertura das rodovias, foram os protagonistas da urbanização recente da Amazônia.

A primeira Região Metropolitana criada na região foi a de Belém – RMB, no ano de 1973, a segunda foi a Região Metropolitana de Macapá, em 2003, e a terceira foi Região Metropolitana Manaus – RMMa, em 2007, a qual contava, em 2019, com uma população de aproximadamente 2,5 milhões de habitantes.

As repercussões desse processo de metropolização no espaço regional amazônico advêm da necessidade de expansão, em direção à fronteira, da necessidade de novos padrões de acumulação de capital e da necessidade de formação do mercado de trabalho regional. Segundo dados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010), aproximadamente 72% da população amazônica esta localizada em núcleos urbanos e, apesar de apresentar níveis de carência e precariedade quanto à existência de serviços urbanos básicos, há necessidade de enxergá-la enquanto constituinte de um modelo de urbanização voltada para a região. Atualmente, as RM's localizadas no Norte do Brasil são identificadas pelas suas capitais – Belém (1973), Macapá (2003), Manaus (2007), Boa Vista (2007), Palmas (2013) e Porto Velho (2015). A exceção é Rio Branco, capital do Acre, cujo estado não possui este tipo de configuração urbana.

Acerca da constituição das RM's no Norte do país observa-se a relação entre institucionalidade e espacialidade, por apresentar situações em que o processo completo de conurbação, como é o caso da RMM. Além disso, segundo Firkowski (2013, p. 41), “nem tudo que é conurbado é metropolitano”, ou seja, a institucionalização das RM's, em muitos casos não respeita a lógica da espacialidade.

#### 4. A REGIÃO METROPOLITANA DE MACAPÁ: ENTRE O INSTITUCIONAL E O ESPACIAL

Quando se pensa sobre o diferencial entre institucionalidade e espacialidade na constituição metropolitana é preciso deixar claro que a noção de espacialidade utilizada fundamenta-se em Firkowski (2012, p. 35), que distingue as duas noções pela sua dinâmica historicamente construída. A institucionalidade se reveste de um caráter político e legal, enquanto a espacialidade se apresenta como expressão da dimensão de processo socioespacial, ou seja, um processo que está para além da vontade dos atores políticos e de seus interesses, mas “que surge de uma dinâmica construída historicamente e por meio da inter-relação de distintos atores sociais, inclusive, mas não exclusivamente, os de natureza política”.

A constituição da RMM se deu pela via institucional, não levando em conta essa construção histórica entre os municípios do estado amapaense e nem as relações com as ilhas da foz do Rio Amazonas. Sua ocupação e desenvolvimento se deram de forma mais intensa a partir da instalação do projeto de mineração da Indústria de Comércio e Mineração – ICOMI S.A., na década de 1950, no Distrito de Serra do Navio, na época pertencente ao município de Macapá, ou seja, antes mesmo da instalação do padrão estrada-terra-firme-subsolo na região.

Além disso, o aspecto normativo/legal da instituição da RM passa pela falta de adoção de critérios para sua formação. Firkowski (2012), ao analisar a constituição das RM's do Estado do Paraná encontra, além do pressuposto de contiguidade espacial, entre parte dos municípios envolvidos no processo e de integração socioeconômica, pelo menos três critérios que se repetem em praticamente todos os casos: patamar mínimo de população, densidade e movimentos pendulares. No entanto, pode-se adicionar a essa análise o grau de conurbação entre os municípios.

<sup>24</sup> Sobre o processo de urbanização na Amazônia, tendo como indutor os grandes projetos minerais, *vide*: Trindade Jr (2009; 2011).

Neste momento, analisa-se aqui três elementos de composição de uma RM no Amapá: movimentos pendulares, processo de conurbação e densidade demográfica. A presença de um processo de conurbação em vias de consolidação entre Macapá e Santana e a inauguração da ponte que liga Macapá com o município de Mazagão, no início do ano de 2017, é um elemento recente nessa integração estrutural. Entretanto, dados do IBGE (2010) mostram que, apenas em torno de 10 % da população total realizava movimentos pendulares nesse território (Quadro 1).

Santana e Macapá somam os maiores índices de deslocamento de trabalho na RMM e em todo o estado amapaense, seguido pelos municípios de Laranjal e Vitória do Jarí, que, em virtude da proximidade com o estado do Pará, projetam parte de sua mão-de-obra para os municípios vizinhos da sub-região do Vale do Jarí (AMORIM, 2016), porém, se analisarmos a população absoluta em relação ao deslocamento de pessoas entre os municípios da RM de Macapá, percebe-se uma dinâmica ainda incipiente entre os municípios.

Quadro 1 – Comparativo de deslocamento de pessoas que exerciam o trabalho principal em outro município no estado do Amapá entre 2000 e 2010.

Município	Número de pessoas (2000)	Número de pessoas (2010)
Macapá/Santana/Mazagão	9.187	11.196
Demais municípios do Amapá	1.819	5.824
Total da população amapaense	477.042	669.076

Fonte: Censo Demográfico IBGE (2000; 2010).

Macapá possui maior atração em relação à Santana, por apresentar um maior número de empresas cadastradas na Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS. O grau de integração dessas duas cidades com Mazagão se dá pela construção de duas pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapí, substituindo os serviços de balsas para a sua instalação. A ponte sobre o Rio Matapí foi construída em 2017. Apesar do crescimento do número de condomínios ao longo das duas rodovias, e da presença de alguns empreendimentos, não se pode afirmar que existe um processo de conurbação consolidado entre os municípios, principalmente, com relação à Mazagão.

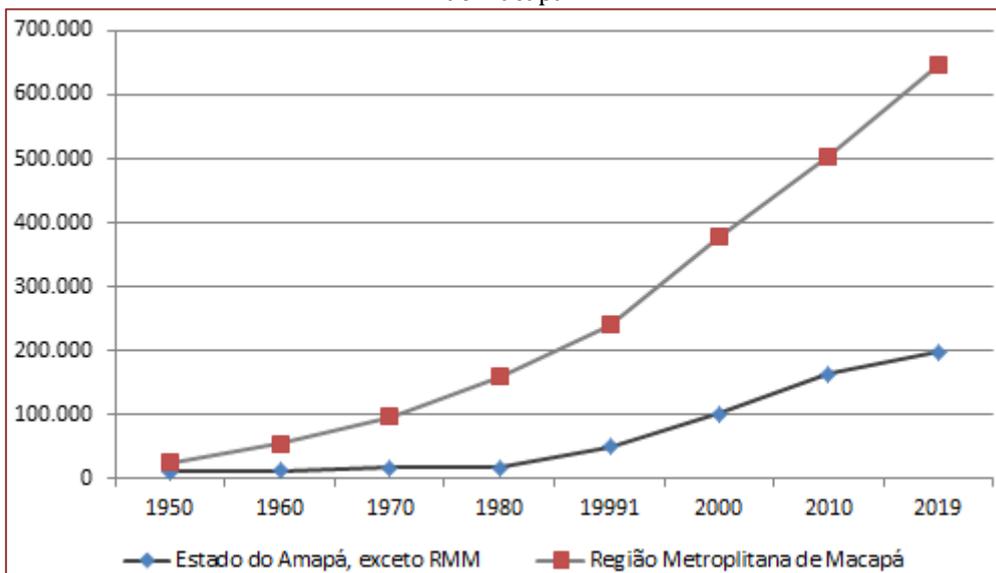
As cidades de Macapá, Santana e Mazagão, que formam a RM, apresentam uma densidade demográfica de 62,14 hab./km<sup>2</sup>, 64,11 hab./km<sup>2</sup> e 1,30 hab./km<sup>2</sup>, respectivamente. Todavia, se considerarmos o território da RM, a densidade declina para 28,8 hab./km<sup>2</sup>. Esse fato se deve a imensa extensão do município de Mazagão, associada a um baixo contingente de habitantes. Além disso, os três municípios apresentam elevado grau de concentração urbana em seu território (Gráfico 1).

O Estado do Amapá, segundo dados do IBGE, referentes à estimativa da população para 2019 possui 845.731 habitantes e a RMM contribui com seus três municípios um total de 646.323 habitantes, ou seja, 76,4% da população total estadual. A RMM, ainda que não possua todo seu espaço municipal conurbado, é resultado das contradições internas do capital e se coloca como desafio de se pensar seu espaço urbano sob a ótica do planejamento, pois apresenta peculiaridades no âmbito ambiental, econômico e social (Gráfico 1).

Diante dos elementos analisados, fica claro que a constituição da RM de Macapá foi feita de forma normativa, sem levar em consideração a espacialidade posta neste território. Pode-se afirmar que este processo encontra-se em vias de consolidação e, não possui uma dinâmica forte o suficiente para ser considerada uma RM. No entanto, não se pode afirmar que não exista uma dinâmica urbana na região (Figura 2), neste sentido, apresenta-se aqui uma outra forma de enxergar essa dinâmica: a presença dos elementos naturais associados ao modo de vida urbano nessa porção mais setentrional da Amazônia.

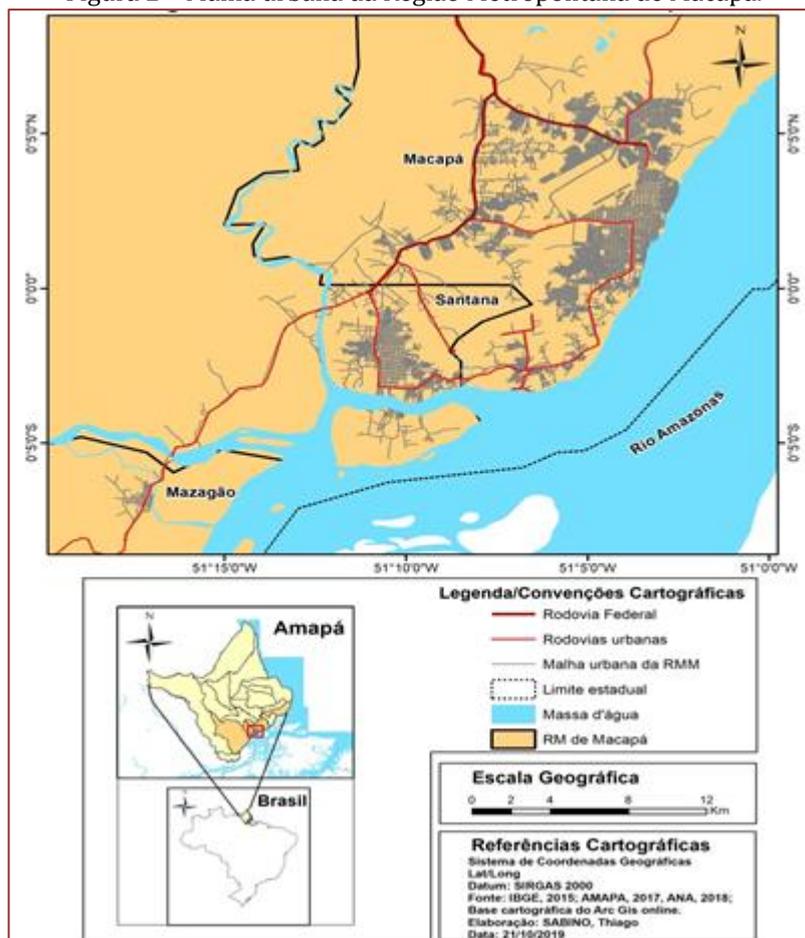
A malha urbana da RMM denota a expansão urbana de Macapá em direção à zona Norte, com crescimento elevado de áreas de expansão espontânea, ao lado da criação de produtos imobiliários (condomínios e loteamentos) públicos e privados. O loteamento São José é um exemplo de loteamento público, resultado do projeto Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, e no caso de loteamentos privados somam-se, recentemente, o empreendimento Terra Nova, Bella Vista e Cidade Jardim.

Gráfico 1: Comparativo da população total do Estado do Amapá e da população da Região Metropolitana de Macapá.



Fonte: Censo Demográfico IBGE\*  
\*População estimada até 1º de julho de 2019.

Figura 2 - Malha urbana da Região Metropolitana de Macapá.



Elaborado por Thiago Sabino.

O espaço urbano não-conurbado fica sob a ocupação do espaço ao longo do trecho de Mazagão. Apesar da constituição do município mazaganense ser de longa data, seu processo de ocupação ao longo do século XX

praticamente estagnou e viu seu crescimento populacional se estagnar, principalmente depois da instalação da ALCMS em Macapá e Santana, contudo, o município possui elevado caráter cultural no estado do Amapá, por sua reconhecida festa de São Tiago, ocorrendo anualmente entre 16 e 28 de julho.

Esse caráter mais isolado do município passou pela mudança do transporte multimodal, que foi executado durante décadas por balsas no trecho do rio Matapi. Fato que foi superado com a construção da Ponte Washington Elias dos Santos (Figura 3) que propiciou a interligação entre os três municípios da RMM.

Figura 3: Ponte sobre o rio Matapi.



Fonte: Abinoan Santiago, G1-Amapá.

A expectativa, com a inauguração da ponte, é de que o governo amapaense articule a criação de um segundo distrito industrial na margem direita do rio Matapi e possa atrair novos investimentos para o Amapá, através de um polo industrial ou turístico, devido sua boa navegabilidade e posição geográfica privilegiada.

## 5. PARA SE PENSAR A REGIÃO METROPOLITANA DE MACAPÁ: A NOÇÃO DE AGLOMERADO URBANO RIBEIRINHO

Tendo como ponto de partida o reconhecimento da imensa extensão e o grau de complexidade do território brasileiro, bem como a heterogeneidade de cidades e do processo de urbanização, pretende-se, atrair a atenção para algumas condições peculiares da Região amazônica e de seus ordenamentos territoriais, com o objetivo de se pensar em outras possibilidades, de olhar as cidades e o processo de urbanização em curso.

Os ribeirinhos, em seu processo de ocupação ao longo da várzea dos rios amazônicos, constituíram um modo de vida peculiar e característico dessa região. Sua experiência histórica com os rios e com a floresta os legou práticas e valores que possibilitam a manipulação de ecossistemas extremamente delicados, por meio do desenvolvimento da pesca, da agricultura e do extrativismo. O rio, que tem importância fundamental para a vida do homem ribeirinho amazônico, corresponde a um referencial central em sua organização espacial, em seu ritmo social e no seu imaginário (mitos, lendas, crenças e cosmogonias). Nesse modo de vida, o rio não significa apenas o principal acidente geográfico, mas o meio de subsistência, de comunicação e de transporte, das pessoas, ou ainda, a mediação entre os significados e representações do imaginário social.

Em certas “Amazônias”, os rios ainda funcionam como verdadeiras estradas ligando pequenas comunidades e cidades. Até a criação do ex-Território Federal do Amapá em 1943, toda a porção oriental da Amazônia (formada por uma gigantesca rede hidroviária) pertencia ao Estado do Pará. No entanto, mesmo passadas mais de seis décadas da separação territorial, ainda hoje, a base cultural do Amapá

(música, dança, culinária), em sua maioria, além das relações econômicas, estão fortemente vinculadas ao estado que lhe deu origem.

Atualmente, em torno de 75% dos imigrantes que se dirigem ao Amapá provêm da Região Metropolitana de Belém e das Ilhas do arquipélago de Marajó, por exemplo, dos municípios de Afuá, Breves e Gurupá. Assim, grande parte dessa interação socioespacial é feita através desses caminhos fluviais, pois a outra opção de transporte é o aéreo (SANTOS, 2012), ainda não é utilizado de forma intensa pelas populações ribeirinhas.

Amorim (2016) afirma que Macapá, por ser capital, possui uma grande capacidade de polarização e centralidade, não só nos municípios da *core area* da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA, como também, exerce forte atração sobre residentes das ilhas do Golfão Marajoara. Essa dinâmica mostra outra face da cidade de Macapá – seu papel de responsabilidade territorial:

Em grandes partes do Brasil central e ocidental, pequenas cidades com poucos serviços são as únicas acessíveis para populações dispersas. Essa configuração nos levou a propor para essas pequenas cidades políticas diferenciadas e a denominação de cidade de “responsabilidade territorial” (BITOUN, 2018, p. 291).

Com esse olhar e, apesar de Macapá, centro da RM, não ser considerada uma cidade pequena, pode-se pensar a utilização da população ribeirinha da Foz do Amazonas como parte desse contexto, ao utilizar os recursos da capital amapaense e da cidade de Santana, ao verificar sua relativa proximidade, se comparada com a metrópole mais próxima, Belém/PA. Ou seja, existe um compartilhamento de “responsabilidades territoriais” do chamado Aglomerado Urbano Macapá-Santana – AUMS (SANTOS, 2016), com funções essenciais de serviços, principalmente estatais, como educação e saúde, além de mercado de trabalho (no setor de comércio e serviços).

Tais cidades tornam-se importantes, independente de seus tamanhos populacionais e do papel que desempenham, pois a falta de alternativas para as populações circunvizinhas para usufruir de outros serviços, que se encontram distante de sua capital Belém, acaba por atraí-las; são, em sua maioria, ribeirinhos das ilhas do Golfão Marajoara. Essa forma de pensar as relações entre os municípios da ASA ajuda a compreender as centralidades em contextos regionais particulares, dentre eles, o papel de Macapá.

A capital amapaense se constituiu, historicamente, na utilização desses dois padrões de ocupação, sem perder de vista sua conexão com o rio e suas populações. Sua face ribeirinha denota a importância da economia regional e o elo que desenha uma passagem para uma centralidade que Trindade Jr. (2015) chama de *centralidade socioterritorial*<sup>25</sup>, na qual se permite analisar a região para além de uma centralidade política e econômica, revelando a fragmentação e urbanização difusa no território amazônico.

Tais cidades tornam-se importantes, independente de seus tamanhos populacionais e do papel que desempenham, pois a falta de alternativas para as populações circunvizinhas para usufruir de outros serviços, que se encontram distante de sua capital Belém, acaba por atrair esses, em sua maioria, ribeirinhos das ilhas do Golfão Marajoara. Essa forma de pensar as relações entre os municípios na ASA ajuda a compreender as centralidades em contextos regionais particulares, dentre eles, o papel de Macapá.

O fato do município de Macapá ter se voltado para um padrão espacial estrada - terra firme – subsolo, não implicou no abandono do padrão rio - várzea – floresta, pelo contrário, ambos se articulam e são imprescindíveis para o desenvolvimento da ASA como um todo [...]. É na orla fluvial da Região Metropolitana de Macapá, que estão os principais pontos de conexões para o escoamento da produção agroextrativista ribeirinha e do embarque de produtos industrializados que irão abastecer as cidades, vilas e lugarejos das ilhas da Foz do rio Amazonas (SANTOS, 2012, p. 223).

Nessa direção, Costa e Cidade (2010), evidenciam que essas cidades tendem a se configurar como centros regionais (federais ou estaduais) e de centros urbanos, com melhor infraestrutura e equipados urbanos em cada região. São receptoras não só de fluxos migratórios, mas das demandas regionais de políticas públicas, como seguridade social, saúde e educação, além de constituírem referência política e administrativa para a rede urbana regional, podendo, inclusive, exercer liderança sobre as outras cidades da região e constituir a possibilidade de implantação de soluções dos problemas em conjunto, na forma de

<sup>25</sup> Sobre centralidade socioterritorial, vide: Trindade Jr. (2015).

consórcios, por exemplo, atualmente, pode-se pensar na administração através da chamada Governança Interfederativa<sup>26</sup>.

O município de Santana está localizado ao lado de Macapá, figura como centro receptor das populações ribeirinhas que, ao se deslocarem até os portos das duas cidades, aproveitam para usufruir dos serviços e equipamentos urbanos quase que ausentes nos furos e igarapés das ilhas da foz amazônica. Segundo Santos (2012), Macapá e Santana integram-se a essas ilhas, através da via fluvial, onde realizam viagens regionais em embarcações de médio porte (transporte de passageiros com uso de redes e camarotes) e de mercadorias, através dos porões dos barcos (AMARAL, 2010). Contudo, essa mesma conexão hidroviária não é vista com o município de Mazagão. Além disso, destaca-se o transporte de produtos industrializados e *commodities* vindos da Zona Franca de Manaus pelo Porto de Santana, através de grandes navios e o uso de balsas, configurando a mudança no transporte multimodal (SANTOS; AMORIM, 2015).

Entre as orlas fluviais de Macapá e Santana estão os principais pontos de conexão para o escoamento da produção agroextrativista ribeirinha e do embarque de produtos industrializados que abastecem as cidades, vilas e lugarejos das ilhas da Foz do rio Amazonas (SANTOS, 2012). Além do abastecimento externo, Vitória do Jari (sul do estado do Amapá) recebe produtos manufaturados embarcados nos navios, pelo porto de Santana, o que demonstra a capacidade de alcance espacial das duas principais cidades em todo o território amapaense. Os portos de Macapá e Santana conectam grande parte das ilhas do golfo marajoara ao restante da ASA, através de linhas regulares de embarcações que oferecem um intenso fluxo de passageiros entre Pará e Amapá<sup>27</sup>, com tendência de aumento, principalmente no trecho Belém–Santana, devido a fatores como o aumento das passagens aéreas neste trecho.

Além dos portos de Santana, Macapá também recebe produtos regionais das ilhas do Golfo Marajoara e faz o embarque/desembarque de passageiros pelo Píer de Santa Inês, Igarapé das Mulheres e Porto de Pedrinhas, onde o produto de maior volume de negócios é a madeira. No píer de Santa Inês são feitas viagens para Afuá, Santarém, Altamira e Breves, todos do Estado do Pará, além de passageiros que embarcam para Manaus (AM), que faz passagem por Altamira. No entanto, esses navios fazem passagem pelo Porto do Grego, em Santana, antes de sair do espaço amapaense. Apenas, as viagens para as ilhas próximas como Afuá e Breves fazem percurso direto do Píer.

Entre o subir e descer de passageiros das embarcações, ao longo dos portos, a entrada das rasas de açaí, do peixe fresco e da farinha de mandioca produzida, ao modo tradicional, somam-se as subidas e descidas da maré e sua força das chamadas “lançantes”, pequenas embarcações lotadas de madeira, banana, macaxeira e outros produtos regionais que se agregam ao nascer do sol, em meio às feiras e ruas abarrotadas de pessoas, em busca do alimento mais “fresco” e cada vez mais “caro e raro” como o açaí, no período de entressafra. A intrusão de navios de todo o mundo presentes na orla de Macapá e Santana, em busca do precioso ouro negro, cada vez mais apreciado pelo mercado internacional e, mais ausente nas mesas dos amapaenses e paraenses tem se tornado elemento constante na paisagem quase imodificável do rio Amazonas.

Quando se analisa os elementos de uma centralidade socioterritorial, ao lado de uma vivência de uma parte importante da população da RMM construída entre a cidade e o rio pensa-se não em um espaço urbano industrial, denso, mas em um aglomerado urbano ribeirinho onde esses elementos se sobrepõem, se coadunam entre o natural e o artificial. Mesmo com a inserção cada vez maior e de difícil retrocesso na economia internacional através dos produtos da floresta, a lógica do tempo lento das marés do rio ainda é definidora de comportamentos e costumes nessa porção mais setentrional da Amazônia.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS: À JUSANTE DO PENSAMENTO

Diante dos dados apresentados é possível concluir que, ao lado da ausência de políticas públicas de integração, pode-se notar uma carência de maior mobilidade urbana entre os municípios pertencentes à RMM, ao lado da macrocefalia urbana de Macapá e Santana, reside à baixa densidade demográfica de

<sup>26</sup> A governança interfederativa foi incluída no Estatuto da metrópole pela Lei nº 13.683, de 2018, visando integrar funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão.

<sup>27</sup> Segundo dados da ANTAQ (2014), a projeção para o número de passageiros entre Santana e Belém até 2022 pode chegar a quase 150.000/ano e, contando com as demais linhas, esse número ultrapassa 710 mil passageiros por ano.

Mazagão e a conurbação incipiente pesam nessa condição urbana. O grau de integração na área urbana da RMM demonstra fragilidade, visto que a rede de infraestrutura necessita de maiores interações espaciais e de transportes, além de uma economia mais agregada.

Deve-se considerar a falta de um planejamento urbano integrado e a importância de Mazagão como potencial de exploração turística e cultural, com seus costumes e festas religiosas. Este município que possui uma construção histórica bastante relevante para o Estado do Amapá, se encontrava quase isolado, porém, com a construção das pontes, acredita-se que possa ser mais bem integrado e aproveitado para a economia amapaense.

Concorda-se com Firkowski (2012) quando afirma que a discussão da Região Metropolitana como institucionalidade significa, no Brasil, adjudicar ao termo um caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional do que urbano-metropolitano de fato. A constituição da RMM não priorizou o processo socioespacial, mas sim o político-institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída, por força de uma lei.

Não obstante, percebe-se que cresce, de forma voraz, o número de Regiões Metropolitanas formadas por aparato legal no Brasil. A falta de relação entre o institucional e o espacial guarda, em seu bojo, uma compreensão de que, a um olhar mais atento, o distanciamento com o caráter urbano-metropolitano. No entanto, quando se busca uma visão para além desse mesmo caráter metropolitano de determinada RM, como a do Estado do Amapá, novas espacialidades se apresentam aos olhos do pesquisador. O “mundo das águas” traz em si uma dinâmica muito peculiar, rica em elementos e uma utilização da natureza muito eficaz, apesar da “lentidão” das enchentes e vazantes dos rios, furos e igarapés. Virar as costas, do ponto de vista de existência, modo de vida, economia e dinâmica dessas populações é perder um pouco da beleza do espaço, enquanto produto, meio e condição das relações sociais.

Entende-se necessário a discussão de um planejamento urbano que incorpore as ilhas do Golfão Marajoara, em virtude de sua dinâmica econômica, regional e populacional. Pode-se somar a ideia de uma Governança Interfederativa, do ponto de vista institucional previsto legalmente no Estatuto da Metrópole, na qual haja a incorporação destes municípios pertencentes ao Pará à Região Metropolitana de Macapá, com o intuito de atender de forma mais completa e que, de fato, se constitua como uma região dotada de uma espacialidade mais próxima da realidade amazônica. Nesse sentido, como o rio encontra o mar, o conceito de Região metropolitana – urbana, industrial, densa e conurbada – possa ver na noção de Aglomerado Urbano-Ribeirinho, como realidade espacial, onde o “encontro das águas” conceitual, com seus meandros, montantes e jusantes, um novo olhar sobre o urbano na Amazônia.

## AGRADECIMENTOS

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal em Nível Superior (CAPES) pelo financiamento desta pesquisa junto ao programa de pós-graduação em Geografia.

## REFERÊNCIAS

- [1] AMARAL, M. D. B. Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP). 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- [2] AMORIM, J. P. A. Organização espacial da sub-região de Macapá, na Amazônia Setentrional Amapaense (1990-2015). 2016. *Dissertação* (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, Amapá, Brasil.
- [3] Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Anuário estatístico Aquaviário 2014. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas\\_Anuarios.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas_Anuarios.asp)>. Acesso em: 17 jul. 2015.
- [4] BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.
- [5] ASCHER, F. *Metápolis ou l’avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.
- [6] BITOUN, Jan. Em busca de especificidades da cidade e do urbano no Brasil. In: *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. SERPA, A; CARLOS, A. F. A (Orgs.). Salvador: EDUFBA, 2018.
- [7] BRENNER, N. Teses sobre a urbanização. E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 19. ano 5, dez. 2014.

- [8] BURGESS, E. W. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa. In: PIERSON, D. (Org.). Estudos de Ecologia Humana. São Paulo: Martins Fontes, 1970. p. 353-368. Tradução de *The Growth of the City: Na Introduction to a Research Project*, 1925.
- [9] CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana na Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, p. 35-64, 1987.
- [10] COSTA, S. M. C. de. CIDADE, L. C. F. O Centro e a Centralidade na Estrutura Urbana: um debate teórico. In: Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. 25 a 31 de julho. Porto Alegre - RS, 2010.
- [11] FIRKOWSKI, O. Regiões Metropolitanas e Metrôpoles: reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no sul do Brasil. *Raega*, Curitiba, n. 5, p. 23-46, 2001.
- [12] Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.122, pp.19-38, jan./jun. 2012.
- [13] Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: Ipea, 2013. pp. 23-53.
- [14] G1. Ponte do rio Matapi é aberta e Amapá pode ter novo Distrito Industrial. Disponível em: <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/12/ponte-sobre-o-rio-matapi-e-aberta-e-ap-pode-ter-novo-distrito-industrial.html>. Acesso em: 20 jul. 2020.
- [15] GEDDES, P. Cidades em evolução. Campinas: Papirus, 1994.
- [16] GOTTMANN, J. Megalopolis. Norwood: The Plimpton Press, 1961.
- [17] IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.
- [18] Censo demográfico 2000. Dados do Arquivo de Universo. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação/IBGE, 2001.
- [19] Censo demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08/06/2019.
- [20] LENCIONI, S. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: São Paulo-Rio de Janeiro. E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 22, ano 5, set. 2015.
- [21] MONTE-MÓR, R. L. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et. al. (orgs.) Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994, pp. 169-181.
- [22] PARK, R. E.; BURGESS, E. W.; MCKENZIE, R. O. (Orgs.). *The city*. (1925). Chicago: University of Chicago Press, 1967.
- [23] SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4º ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2006.
- [24] SANTOS, E. R. C. Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas. 2012. Tese (Doutorado) – FCT/UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil.
- [25] SANTOS, R. V; AMORIM, J. P. A. *A centralidade urbana sub-regional de Macapá-Ap e sua região de influência*. Anais: XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Realizado em Belo Horizonte, de 18 a 25 de maio de 2015. Belo Horizonte – MG, 2015.
- [26] SANTOS, R. V. Estruturação e Formação do Aglomerado Urbano de Macapá e Santana na Amazônia Setentrional Amapaense. 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, Amapá, Brasil.
- [27] TRINDADE JR, S-C. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015.

# Capítulo 9

## *Capitalização de periferias na urbanização contemporânea: Aspectos da incorporação imobiliária no bairro Planalto/Natal-RN*

*Elisabete Ferreira da Silveira Guilherme*

**Resumo:** Este artigo se propõe a instigar o debate acerca das periferias em processo de capitalização, tendo como recorte espacial o bairro Planalto, em Natal/RN. Especificamente, fizemos uma discussão no contexto da Cidade do Natal e político-econômico do Brasil, caracterizamos os movimentos do setor imobiliário no bairro Planalto entre 2000 e 2017 e analisamos os aspectos da incorporação imobiliária ali encontrados. Metodologicamente, realizamos pesquisa bibliográfica, bem como de campo e documental. Os resultados apontaram para construção de três momentos da atuação do setor imobiliário no bairro em estudo, com ganhos de externalidades importantes a partir da inserção do capital incorporador naquele espaço. Nosso entendimento é de que isto levou a um processo de capitalização da periferia, fomentado pelo avanço da financeirização do território sob a perspectiva da urbanização planetária e globalização mundial. Esta versão contém pequenas alterações do texto exposto nos anais do SIMPURB/2017, sem perder o seu conteúdo original.

**Palavras-chave:** Bairro Planalto. Incorporação imobiliária. Periferia em processo de capitalização. Natal/RN.

## 1. INTRODUÇÃO

A capitalização de periferias é abordada nos estudos de Fábio Contel e Maria Laura Silveira na perspectiva da *financeirização do território* com foco na presença de instituições financeiras públicas ou privadas e filiais de grandes redes varejistas de comércio e serviços em áreas opacas da cidade. Observando este fio condutor, nosso artigo se propõe a tratar do fenômeno da capitalização de periferias na urbanização contemporânea sob a atuação do mercado imobiliário formal em áreas de baixa renda diferencial, com deficiência de infraestrutura quantitativa e/ou qualitativa. Nesse sentido, nosso olhar se deterá nos produtos habitacionais dispostos pelo mercado imobiliário a num novo segmento de mercado<sup>28</sup>, promovido essencialmente pelo contexto político-econômico e pela política habitacional que guiou o Brasil, sobretudo no período de 2003 a 2014, traduzindo-se em transformações significativas na paisagem urbana no plano do imediatamente visível e do cotidiano desses lugares.

Ao processo de capitalização das periferias se assemelha o momento atual do bairro Planalto na cidade do Natal, capital do Rio Grande do Norte, cujas “garatujas” de sua urbanização se deram com o Loteamento Reforma, em 1964, de propriedade da empresa Gerna Agropecuária e Indústria Ltda, a qual pretendia, com o referido loteamento, instituir um bairro nobre naquele local. Contudo, localizado numa área sem a mínima infraestrutura de serviços e equipamentos públicos ou privados, este só começou a ser ocupado na década de 1980 pela invasão da população de baixa renda, passando à categoria de bairro apenas em 1998, pela Lei promulgada nº 151/98, ainda extremamente carente de infraestrutura e com configurações totalmente adversas (social e espacialmente) das quais fora pensado na década de 1960.

Doze anos após a sua institucionalização como bairro, justamente no período que abrange o maior valor das operações de crédito contratadas por pessoas físicas, cujo crescimento se deu na ordem de aproximadamente cem vezes entre 1995 e 2013, passando de R\$ 12,9 bilhões a R\$ 1,251 trilhão, conforme Arantes (2016), o Planalto obteve um crescimento de mais de 118% da sua população, o maior dos 36 bairros de Natal, conforme o censo do IBGE (2010), apresentando uma das populações mais jovens da cidade e disponibilidade de terras para o capital imobiliário em relevante quantidade e preço do solo, atrativo para o investimento do segmento de mercado que eclodiu com o aumento do padrão de consumo da classe trabalhadora nos últimos 15 anos.

Desse modo, nosso ponto de partida são as transformações significativas na paisagem urbana deste bairro em virtude da atuação do setor imobiliário, em especial do capital incorporador que denota ser a mola mestra dessas transformações, as quais se inserem no contexto da urbanização contemporânea, calcada na cidade como negócio que se sobressai a cidade social. Tal aspecto é mensurado pela apropriação privada e mediada pela propriedade, pelas necessidades e interesses de classe que a coloca como bem intercambiável, sob a lógica da valorização, fundamentada num processo de produção da cidade capitalista que se aprofunda associando-se às transformações do capital, sobretudo em sua reestruturação produtiva e financeirização (ALVAREZ, 2015).

Nosso objetivo geral é fomentar o debate acerca das periferias capitalizadas, centrando a discussão no processo de financeirização do território pelos investimentos do capital incorporador, tendo como recorte espacial o bairro Planalto no período de 2000 a 2017. Especificamente, numa primeira aproximação com a problemática exposta, este artigo pretende: *i*) discutir o Planalto no contexto da cidade do Natal e político-econômico do Brasil; *ii*) caracterizar os movimentos do setor imobiliário nesse espaço entre 2000 e 2017; *iii*) analisar os aspectos levantados da incorporação imobiliária investida no bairro até o momento.

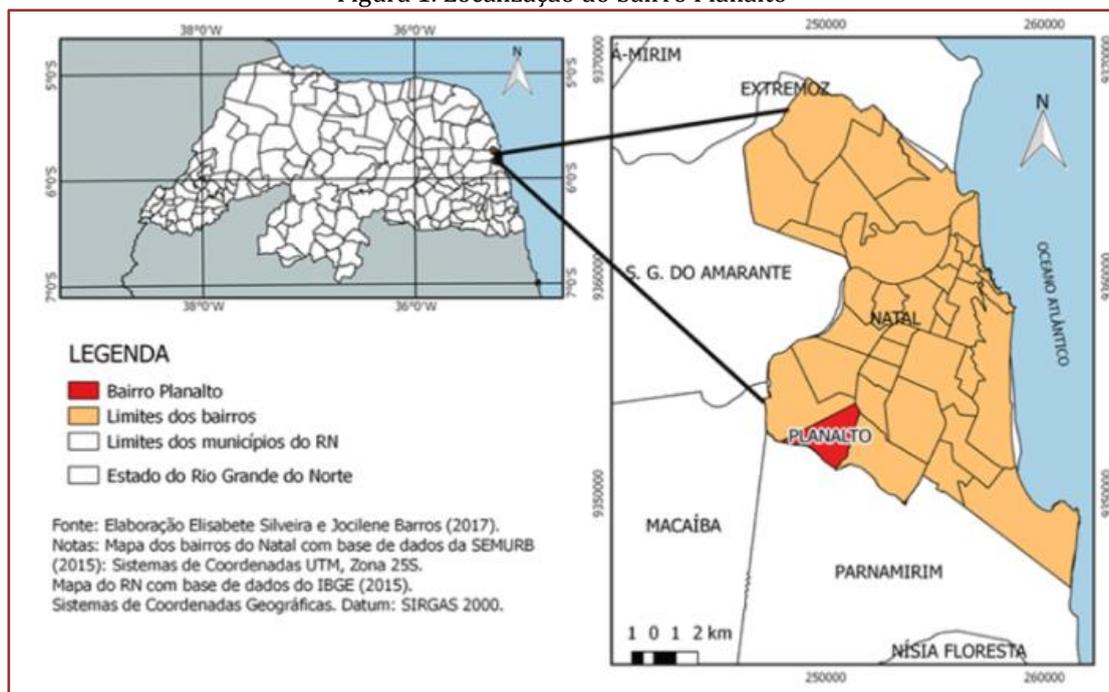
Para tanto, recorreremos à revisão bibliográfica, levantamento de dados primários e secundários a partir de trabalho de campo e material disponibilizado em órgãos públicos como IBGE e SEMURB e cartorial disponível no 7º Ofício de Notas de Natal, bem como sites da internet. Os recursos utilizados para organização e processamento dos dados contou com ferramentas do google Earth pro, google maps, paint, excel e QGIS 2.14.15. Essas ferramentas possibilitaram a elaboração dos mapas, recortes de imagens, produção de gráficos e tabelas que ilustram a discussão apresentada neste artigo.

28 Assim denominado pelo mercado imobiliário, cujas características levaram Shimbo (2010) a defini-lo como habitação social de mercado.

## 2. O BAIRRO PLANALTO: CONTEXTO POLÍTICO ECONÔMICO-SOCIAL

O bairro Planalto se localiza na Zona Administrativa Oeste da cidade, limitado pelos bairros de Guarapes, a norte e a oeste; e o bairro Cidade Nova, a leste, constitui uma área cujos bairros receberam baixa qualificação no Índice de Qualidade de Vida (IQV) atribuído por Barroso (2003)<sup>29</sup>, inserindo-se no conceito de *espaço de pobreza* de SILVA (2013), que se caracteriza pela concentração da população de baixo nível de renda e deficiente infraestrutura e equipamentos públicos comunitários. A sul, o Planalto limita-se com o município de Parnamirim e novamente a leste com o bairro Pitimbu, o qual se destaca por fazer parte do seletivo grupo de bairros com alto IQV em Natal e constituir parte da Zona Administrativa Sul desta cidade, possuindo, deste modo, alta renda diferencial do solo entre os bairros circunvizinhos ao Planalto, além de competitiva entre os bairros da Zona Sul e Leste. Abaixo, mapa 1 onde podemos observar a localização do Planalto.

Figura 1. Localização do bairro Planalto



Fonte: A autora

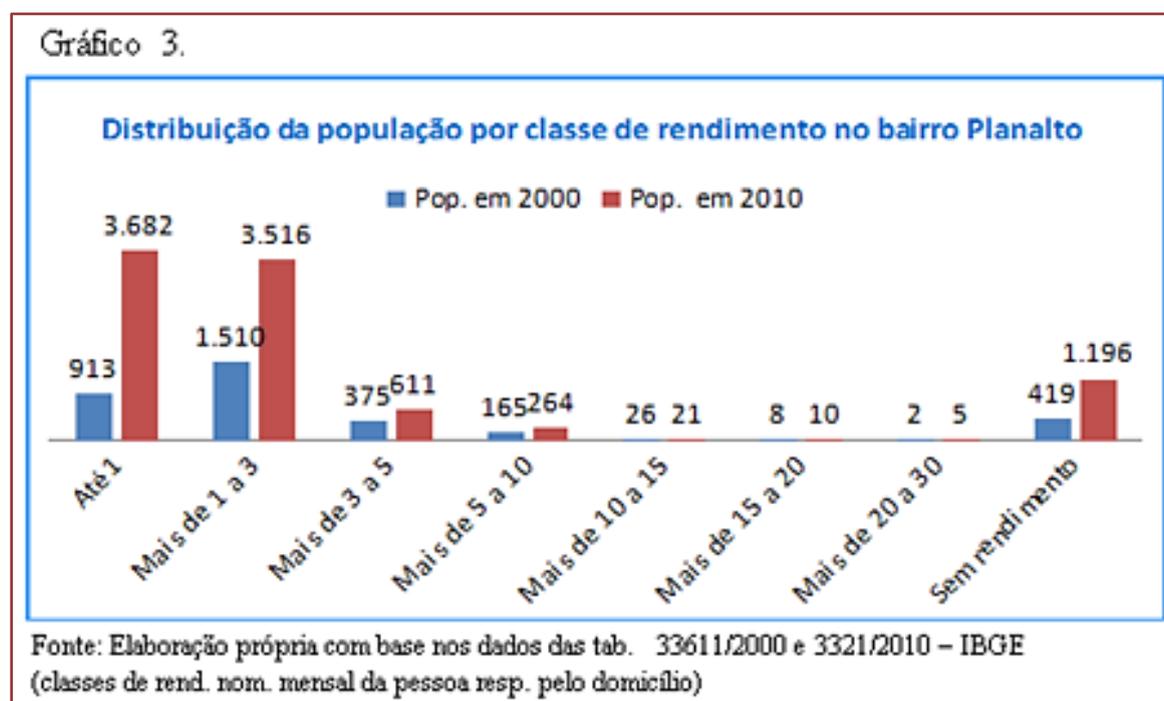
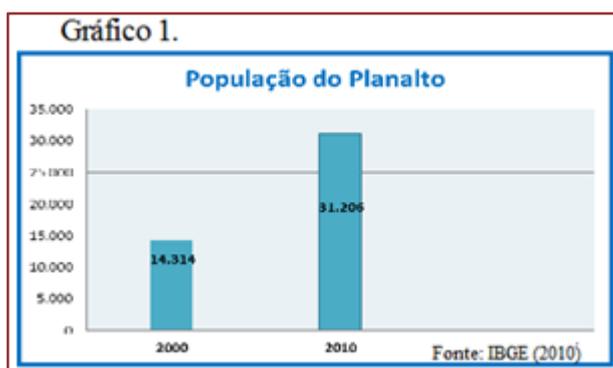
Embora tenham se passado 14 anos desde a análise na qual consiste o IQV, inferimos que este não sofreu grandes alterações ao longo desse tempo. As zonas leste e sul continuam apresentando maior renda salarial e índices sociais que resultam em maior IQV do que as zonas oeste e norte de Natal, com o bairro Planalto apresentando os gráficos 1, 2 e 3, seguintes:

A análise dos gráficos de 1 a 3 nos mostra que o Planalto apresenta um crescimento populacional surpreendente entre as décadas de 2000 e 2010 e uma predominância de população abaixo de 59 anos, portanto, economicamente ativa, com a prevalência e o aumento significativo da população na classe de rendimentos entre 1 a 3 salários mínimos, o que o caracteriza como bairro de aglomeração da classe que percebe menores rendimentos e que está na base da pirâmide econômico-social. Tais dados nos leva a hipótese de que estes estejam associados ao processo de capitalização do bairro Planalto pelo setor imobiliário que desponta com grande força e dinamicidade nos anos 2000, com a produção de moradias populares à população que começa a ter acesso ao crédito para compra de seu primeiro imóvel.

A grande expansão do crédito para imóveis novos no Brasil destinados a população de menor renda tem como lastro o período compreendido entre 2004 e 2010. Segundo o DIEESE (2016, p. 2), nesse período se deu uma eficiente política de valorização do salário mínimo, consistindo num dos fatores “[...] mais

<sup>29</sup> O IQV é resultado da média aritmética de três subíndices IQV - renda, IQV - ambiental e IQV - educação, em estudo de Arimá Viana Barroso, Chefe do Setor de Estatística e Informações da Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPA), em Natal, publicado por esse mesmo órgão em 2003.

importantes para o aumento da renda da população mais pobre [...]”, em que pese, segundo Pochmann (2014)<sup>30</sup>, uma ampliação da base da pirâmide social com forte expansão do emprego, ressaltando o crescimento dos empregos remunerados até 1,5 salários mínimos, contribuindo para uma substancial queda da pobreza no acumulado de vinte anos (de 1988 a 2008), fomentada por um aumento de aproximadamente 80% do gasto social no PIB, que passou de 13,3% em 1985 a 22,7% em 2010.



Desse modo, a síntese do quadro político-econômico e social brasileiro no início dos anos 2000 a 2014 levou a população menos favorecida deste país a incorporação do que Pochmann chamou de ‘mercado de consumo barato’ de bens duráveis como eletroeletrônicos, acesso a linha branca de fogões e geladeiras e também ao mercado imobiliário, que capitalizou essa demanda reprimida para o consumo de uma mercadoria residencial que passou a ser produzida para atender o perfil desse novo nicho ou segmento de mercado, o da classe trabalhadora com financiamento e crédito público para o seu primeiro imóvel. Imóveis estes construídos, geralmente, em bairros afastados do centro da cidade e/ou em periferias sociais que dispõe de glebas com extensão e preços razoáveis para a implantação de empreendimentos que favorecem a reprodução do capital, como é o caso do bairro Planalto.

30 Márcio Pochmann é economista e político, professor da Unicamp e ex Presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

É fato que a cidade como *locus* do comércio e do negócio sempre esteve associada a realização dos desejos e necessidades da vida humana (CARLOS, 2016) e por conseguinte da produção do espaço urbano. A produção deste espaço intrinsecamente ligada ao econômico, levou a uma acumulação do capital pautada em momentos diferenciados da produção e do consumo que superou o nível da produção de mercadorias, passando o próprio espaço a ser a mercadoria, ao final, um negócio. Especialmente em relação a produção da habitação, esta, sob a ótica da cidade como negócio, parece ratificar o pensamento de Reclus, ao desvincular-se, tanto quanto a infraestrutura que as devia cercar, das necessidades do viver, passando a servir aos interesses dos proprietários de terra, dos especuladores, reproduzindo materialmente a diferenciação e os interesses de classes (RECLUS apud ALVAREZ, 2015, p. 66).

Nessa perspectiva, o Planalto, outrora à margem<sup>31</sup> da cidade, periférico ao interesse do capital, do Estado e até da sociedade, passa por uma reconfiguração do seu espaço com a construção de empreendimentos que ora atendem não apenas a necessidade de moradia e propriedade de parcela da população, mas a exigências e aspectos mercadológicos que instituem a moradia como mercadoria, com valor de troca inclusive simbólico, a partir de representações espaciais que possam projetar um determinado *status* social a quem a adquire.

Assim, atributos como o *lock living*<sup>32</sup>, a piscina, a churrasqueira e o *playground* passam a marcar a “deferência” que adorna o espaço de seletividade social que permeia a representação do espaço “aburguesado”, dotado de elementos que faz alusão ao consumo da classe mais abastada da sociedade, do qual se ressentem da exclusão o “operariado” urbano brasileiro. A esse respeito, ainda na década de 1980, ao escrever sobre o conflito que, em sua visão, se insere este mesmo operariado e também o que ele chamou de “pequena classe média” brasileira, Bolaffi (1982, p. 43) considera que eles “vivem permanentemente a contradição entre as expectativas de ascensão social, a necessidade de demonstrar publicamente essa mesma ascensão, e um poder aquisitivo cada vez mais reduzido. Vive, portanto, entre as angústias do crediário e a necessidade de consumir mais”. Trinta anos depois, as considerações de Bolaffi não caíram na obsolescência. Na tese intitulada *Novos espaços e cotidiano desigual nas periferias da metrópole*, defendida por Volochko (2011), encontramos os mesmos sujeitos espaciais do *setor inferior das classes*, assim denominado por este autor, na condição dos que querem também ter seu diferencial, sua ascensão projetada no espaço, materializada, para ver e ser vista.

Esses espaços elaborados pelo capital nas periferias das grandes e médias cidades, não só adentram num processo de financeirização do território por meio do financiamento imobiliário como combina situações e cria possibilidades que promovem a capitalização e reprodução de diversos setores da economia, do pequeno ao macro, ou seja, do aumento do número de “lojinhas” no bairro com vendas no cartão de crédito, ao aumento da produção de cimento na grande fábrica com investimentos na bolsa de valores.

As novas periferias urbanas, ao que pressupomos, podem ser dotadas de certa infraestrutura e serviços urbanos. Contudo, o cenário que as investe de “ganho de urbanização” está associado mais fortemente a nova conformação de sua morfologia em virtude da aparência de seus empreendimentos imobiliários (e do que eles oferecem), bem como da pulverização do comércio e serviços locais ligados a *bancarização* ou a sua representatividade através das “maquinetas *cielo*” e demais sistemas de “débito e crédito” do que de um ganho real da urbanização com vistas ao direito e usufruto da cidade em sua integralidade. O que faz com que, mais do que nunca, contradições socioespaciais saltem aos olhos, na medida em que elas se revestem de formas-conteúdos, de espaços de “sim” e de espaços de “naõ” que denotam no plano físico e simbólico a violência contida no processo de urbanização que tem a segregação como resultante e parte do seu próprio conteúdo.

Para Lefebvre ([1974] 2013) os *interesses* na produção do espaço, resultam das ações, das práticas, das relações e experiências sociais as quais fomentam um espaço social, cuja materialidade se dá por aspectos econômicos, políticos, culturais que nas cidades, entende-se, também, contribuir para sua expansão, seja ela vertical ou horizontal. Tal expansão é, ao final, uma resultante, entre outros fatores, do jogo de interesses dos agentes produtores e consumidores do espaço que se verifica principalmente nas grandes e

31 A noção de marginalidade é citada por Vasconcelos (2016 b, p. 31), onde corresponde à dualidade centro-periferia, numa referência preponderantemente espacial. Em países pobres, essas áreas se identificam pela precariedade de infraestrutura em função do centro. Mais tarde, esse conceito foi substituído pelo de periferização, mas com um contexto social maior. Sobre o assunto, Vasconcelos indica a leitura de Lúcio Kowarick, em *Capitalismo e marginalidade na América Latina*, publicado em 1977, no Rio de Janeiro, pela editora Paz e Terra.

32 *Design* de segurança que os condomínios fechados buscam oferecer, enquanto mercadoria, aos seus condôminos consubstanciado pelo crescente medo e sensação de insegurança da população nas grandes e médias cidades brasileiras.

médias cidades, “[...] obrigando-nos a considerar o sujeito da ação: o Estado, como aquele da dominação política; o capital com suas estratégias objetivando sua reprodução continuada [...]; os sujeitos sociais que, em suas necessidades e seus desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação.” (CARLOS, 2016, p. 64).

Com isso, passaremos a discutir logo mais, os movimentos do setor imobiliário e a atuação do capital incorporador no bairro Planalto que configuram o processo de capitalização de seu espaço sob a urbanização contemporânea.

## 2.1. OS MOVIMENTOS DO SETOR IMOBILIÁRIO NO BAIRRO PLANALTO

A leitura de Queiroz (2012), deixa claro que a produção imobiliária no bairro Planalto se insere num novo ciclo produtivo do setor imobiliário em Natal, cujo início se dá a partir de 1997, pautada por pequenas construtoras e particulares (profissionais liberais), além de outras características como a ocupação de áreas de municípios vizinhos a Natal, fomentando o processo de conurbação entre elas; produção de habitações horizontais entre 60 e 80 m<sup>2</sup> direcionada para população de baixa renda, através do sistema de carta de crédito [associativa] desenvolvido pela Caixa Econômica Federal (CEF), com constructos caracterizados como de baixo padrão construtivo em relação ao padrão construtivo de bairros com maior renda diferencial e valor agregado como os bairros da Zona Leste e Sul e outros da própria zona oeste.

Partindo desse ponto, observamos que o movimento do setor imobiliário no bairro Planalto, ao longo desses vinte anos, se desdobra no que classificamos qualitativamente de três momentos construtivos de habitação popular naquele bairro, cuja diferenciação se dá pela *prevalência* de padrões e tipologias que se expressam pela localização, formas, materiais empregados e representações simbólicas utilizadas pelos construtores/incorporadores na elaboração de seus construtos. É importante ressaltar que o critério de *prevalência* é adotado, tendo em vista que os padrões e tipologias das construções não seguem uma instrução linear, uma vez que há ocasiões onde estes se cruzam no mesmo espaço locacional e tempo em que foram construídos.

Nesses termos, o primeiro momento da construção da habitação popular no Planalto concentrou-se em parte da rua Monte Rey, principal rua do bairro, e na rua Santa Adélia, posterior a Monte Rey. Caracterizada pela construção de casas padronizadas, com um ou dois quartos, em pequenos lotes contíguos<sup>33</sup> de terras ou em condomínios horizontais constituídos de um número reduzido de até 20 unidades habitacionais, com uso de materiais de acabamento extremamente simples, como também observado por Vasconcelos (1999) e Silva (2014).

Os condomínios desse primeiro momento apresentam-se sem guarita, sem casa de lixo ou qualquer equipamento de uso comum dos moradores, apenas com a presença de “área verde”<sup>34</sup> (geralmente sem arborização) vendida como potencial área de lazer a ser coberta e equipada a critério e custo dos condôminos; uma única via de acesso de carros de 7 a 10m de largura, frequentemente sem calçamento; muro cercando as unidades habitacionais com a fachada simples, comumente com tijolos expostos por falta de reboco; projeto da obra constando no corpo técnico a presença do engenheiro, exigência para execução da obra; financiamento CEF com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), as quais podem ser observadas nas figuras 2 e 3 a seguir.

33 Muitas dessas construções em lotes individuais contíguos uns aos outros, perfilando um conjunto de casas, foram murados pelo próprio construtor ou pelos moradores, dando-lhes o aspecto de condomínio que os confundem com os condomínios construídos à mesma época.

34 Exigência da legislação urbanística municipal para remembramento ou reloteamento de áreas e da CEF para o financiamento de unidades de habitação em condomínio.

Figura 2: 1º Momento construtivo: casas individuais.



Fonte: VASCONCELOS, Marcos Venicio Paiva de,1999,p.32.  
Nota: Foto de 1998

Figura 3: 1º Momento Construtivo: condomínios fechados



Fonte: SILVA, João Henrique, 2014, p.68 Nota: foto de 2013.

O segundo momento compreende os condomínios fechados com configurações “mais elaboradas” para época, na medida em que todos apresentam 2 quartos; calçamento da via de acesso interno para carros; a fachada adquiriu reboco, guarita e casa de lixo. Os demais aspectos permaneceram inalterados, inclusive a ausência de área de lazer coberta e equipada. Estes novos condomínios, devido a saturação da área onde se localizam as primeiras construções, na rua Monte Rey, adentram-se no bairro ocupando as adjacências dessa rua principal e depois seguindo em direção ao norte do bairro, no que foram acompanhados, inclusive seguindo o mesmo padrão construtivo, pelas construções de casas individuais realizadas por construtoras, comerciantes ou profissionais liberais que se inseriram no ramo da construção no Planalto. Na figura 4, imagem de condomínio fechado desse segundo momento construtivo no bairro.

Figura 4: 2º Momento Construtivo: condomínios fechados



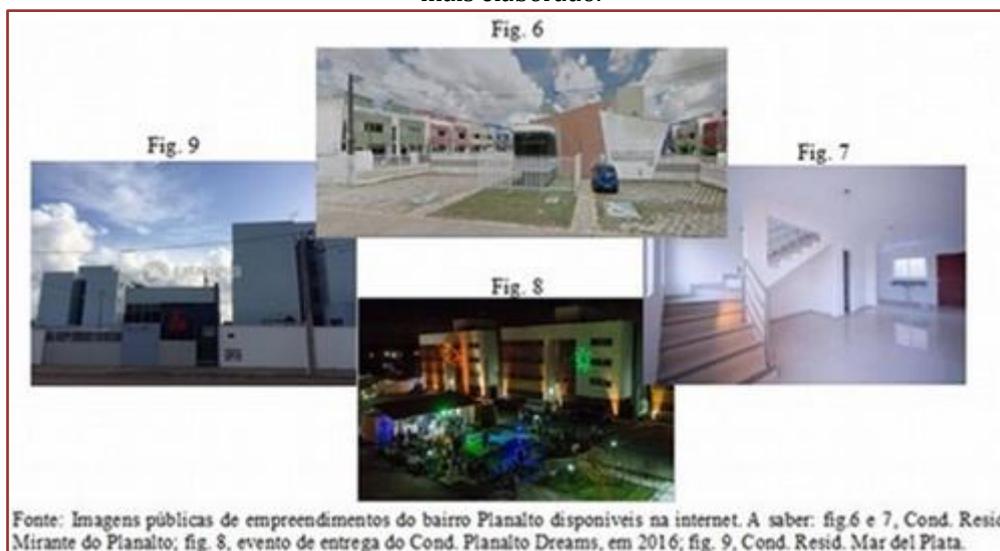
Fonte: Imagem adquirida pelo google maps, street view nov. 2011

O terceiro momento tem como principal característica a construção com registro<sup>35</sup> de incorporação imobiliária e a introdução de condomínios verticais no bairro. Os empreendimentos desse momento

35 O registro da incorporação imobiliária é condição essencial para que se possa comercializar o empreendimento em fase de obra ou ainda apenas na planta. Este registro é feito em cartório, obedecendo a apresentação e junção ao

construtivo apresentam em seus projetos, além da presença obrigatória do engenheiro, a contratação de um arquiteto, denotando visível preocupação estética, com adoção de materiais de construção para um acabamento com melhor aspecto, seja pela qualidade da pintura empregada ou a utilização de textura e pastilhas na fachada dos empreendimentos; introdução de área de lazer com equipamentos; um maior apelo à segurança; investimentos em *marketing* do empreendimento evidenciando a habitação enquanto “produto”, “mercadoria”. Abaixo, as figuras 6, 7, 8 e 9 exemplificam esse atual momento construtivo do bairro Planalto.

Figura 6, 7, 8 e 9. 3º Momento construtivo: Condomínios verticais e condomínios horizontais de padrão mais elaborado.



Importante destacar que esse terceiro momento construtivo do bairro Planalto acontece paralelo ao aumento do padrão de consumo dos trabalhadores brasileiros, incidindo no que Jessé de Souza denomina de “classe batalhadora”<sup>36</sup>, ou seja, aquele grupo que se distingue pela “pequena incorporação dos capitais impessoais mais importantes da sociedade moderna, capital econômico e capital cultural” (SOUZA, 2010 apud TEIXEIRA, 2013) e que abrange as mais variadas profissões, desde profissional liberal recém-formado a comerciantes; microempreendedores a diaristas, todos, patrão e empregado, apresentado em comum a mesma situação de vulnerabilidade, sujeitos a práticas do capital financeiro.

Neste último e atual momento da produção imobiliária é que definitivamente o *mercado da habitação* chega ao Planalto, influenciando um processo de urbanização a partir da reprodução de frações do capital em função do circuito imobiliário, a saber: a atuação dos promotores de marketing e venda; proliferação de *kitnets* para aluguel; oferta e diversidade do comércio e serviços locais como lojas de materiais de construção, móveis e especializadas em colchões, sapatarias, clínicas populares de saúde bucal, laboratórios de análises clínicas, óticas, pizzarias, redes de supermercado expressivas na capital como a Rede Mais, Super Show e Supercoop, além de infraestrutura de serviços de transporte público, redes de telefonia a cabo e escolas de ensino fundamental menor, ainda que insuficientes para demanda do bairro.

processo de uma série de documentos tais como memorial descritivo da obra, certidões negativas de impostos, convenção do condomínio com as principais regras de convivência etc.

<sup>36</sup>“Os batalhadores brasileiros - Nova classe média ou nova classe trabalhadora?”, livro de Jessé de Souza, encontra-se indisponível no momento na editora da UFMG e em diversas livrarias pesquisadas. Em nosso artigo, a ‘classe batalhadora’ é referenciada por outros autores como Bolaffi (1982), noutro contexto, e Volochko (2011), já no contexto atual. Ambos utilizam denominações diferentes para classificar o grupo social que nos parece semelhante, se não o mesmo, excluindo-o da visão ou definição de uma nova classe social (“nova classe média”) bastante usual para definir o grupo social que ascendeu economicamente no governo Lula.

## 2.2. O CAPITAL INCORPORADOR VAI AO PLANALTO

Para Harvey (2011) o capital é o sangue que flui, espalhando-se como uma inundação ou como um filete, em cada canto e recanto do mundo habitado nas sociedades capitalistas. Nesse sentido, a incorporação, como uma de suas frações em busca da reprodução de seu capital derrama-se como um ‘filete’ nas periferias urbanas, como o bairro Planalto, resolvendo-se espacialmente num ‘recanto’ para exploração da habitação social de mercado.

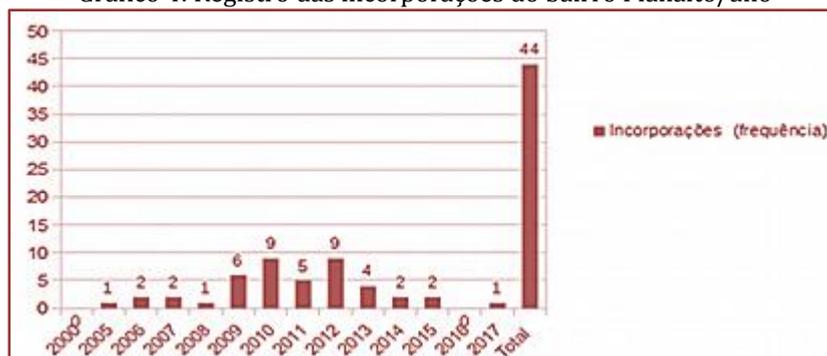
Segundo Smolka (1987), a incorporação imobiliária está intrinsecamente ligada aos ganhos fundiários. Advém do setor imobiliário na produção do espaço geográfico, organizando os investimentos privados num dado lugar destinado, principalmente, a construção de habitações. Esta atividade no Brasil é definida pela Lei 4.591 de 16 de dezembro de 1964, em seus Artigos 28 e 29, onde no primeiro considera que incorporação imobiliária é “a atividade exercida com o intuito de promover e realizar a construção, para alienação total ou parcial, de edificações ou conjunto de edificações compostas de unidades autônomas”; e no segundo, em síntese, diz que o incorporador é pessoa física ou jurídica, comerciante ou não, que, a despeito de ser o construtor, “compromisse ou efetive a venda de frações ideais de terreno objetivando a vinculação de tais frações a unidades autônomas em edificações a serem construídas ou em construção sob regime condominial [...]”.

Nesta cidade, conforme Costa (2000, p. 183), “a produção de habitações sob a forma de incorporação empresarial em Natal começa a se firmar no mercado, através da construção de imóveis verticalizados, destinados aos estratos mais abastados da sociedade natalense”, o que transcorreu nas décadas de 1970 a 1990 excluindo “[...] as zonas NORTE e OESTE da lógica de atuação dos promotores que concentravam seus empreendimentos nas zonas LESTE (Tirol e Petrópolis) e SUL (Lagoa Nova, Capim Macio e Ponta Negra)” (QUEIROZ, 2012, p. 199).

No entanto, com a concentração de instituições públicas estaduais e federais, prédios de construções imponentes, na Av. Capitão-Mor Gouveia, nos limite entre Lagoa Nova e Candelária e a zona oeste da cidade, como o *Complexo Judiciário Trabalhista Ministro Francisco Fausto – CJTMFF* e a nova cede da Polícia Federal, a produção imobiliária sob a incorporação voltou-se para zona oeste da cidade. Queiroz (2012) afirma que um crescimento em dois níveis de produção se deu naquela área: um de padrão mais alto nos bairros de Dix-Sept Rosado e Cidade da Esperança e outro alinhado com o padrão do MCMV mais concentrado no bairro Planalto, produzindo grandes transformações espaciais neste bairro a partir da primeira década dos anos 2000.

Assim, no primeiro trimestre de 2017, o Planalto já contabiliza, num espaço de 12 anos, 13% de um total de 338 registros de incorporações imobiliárias no 7º Ofício de Notas de Natal, consoante dados levantados por nossa pesquisa neste órgão público, o qual compreende os registros de imóveis situados na 3ª zona imobiliária do Natal, cuja abrangência engloba desde Av. Capitão-Mor Gouveia até os limites de Natal com os municípios de Parnamirim e Macaíba, incluindo os bairros de Guarapes, Felipe Camarão, Cidade da Esperança, Cidade Nova e Planalto, na Zona Oeste; Candelária, Pitimbu, parte sul de Lagoa Nova, Neópoles, Capim Macio e Ponta Negra, na Zona Sul, conforme Queiroz (2012, p. 202). Os registros de incorporação ao qual nos referimos foram realizados conforme distribuição por ano, no gráfico 4 a seguir.

Gráfico 4: Registro das incorporações do bairro Planalto/ano



Fonte: Elaboração própria com levantamento junto ao 7º Ofício de Notas de Natal (abr. 2017)

Com 44 registros de incorporações entre 2005 e o primeiro trimestre de 2017, o Planalto apresenta seu melhor momento neste setor entre os anos de 2009 e 2013, período que coincide com o início das atividades do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e maior euforia econômica brasileira, a despeito da crise de *subprime* que atingiu os Estados Unidos em 2008 e gerou uma onda de crise econômica internacional. Os empreendimentos construídos neste bairro se inserem na faixa 1,5 a 2 do PMCMV e estão distribuídos de forma a uma dada concentração a norte do bairro, sempre próximas ao perímetro onde circula os transportes públicos. Logo abaixo, espacializamos as incorporações imobiliárias no Planalto, conforme seus registros, excetuando duas incorporações cujos registros foram cancelados. Na oportunidade apresentamos, no mesmo mapa, a espacialização dos demais momentos construtivos deste bairro (mapa 2).

Mapa 2. Distribuição espacial dos momentos construtivos do Planalto



Fonte: A autora

A espacialização dos fixos geográficos no mapa 2, nos traz uma tendência à concentração e seletividade socioespacial, uma vez que os mesmos se inscrevem num padrão construtivo que acaba por “selecionar” o bairro para determinada faixa de renda salarial. Além disso, a configuração desses fixos no espaço reforçam à prática da autosegregação inerente aos condomínios fechados, a qual se dá na medida em que se observa um maior investimento em elementos e equipamentos de valorização interna desses construtos no bairro, como equipamentos de lazer e esporte, muros cada vez mais altos e segurança 24 horas.

Por outro lado, as significativas alterações na paisagem do bairro Planalto promovidas pelo circuito imobiliário como um todo, donde se abstrai ganhos de natureza industriais, comerciais, financeiras e fundiárias, tendo no capital incorporador seu orquestrante, vem promovendo uma reconfiguração deste espaço na medida em que evoca um aspecto de melhoria econômica e social que o faz distanciar-se da imagem do espaço *vernacular*<sup>37</sup> que o estigmatizou por tantos anos, conforme aludem as figuras 10 e 11, logo mais.

37 Roberto Lobato Corrêa define como espaço vernacular aquele que teve suas terras públicas ou privadas invadidas pela população carente atribuindo conteúdo aos loteamentos populares das periferias urbanas. “No processo de produção do ‘espaço vernacular’, entram em cena novos agentes sociais, como aqueles ligados à criminalidade e ao setor informal de produção de imóveis” (CORRÊA, 2016, p. 47).

Figura 10. Rugosidades de um espaço vernacular – bairro Planalto



Figura 11. Ganhos de urbanização no Planalto



Não obstante as mudanças na paisagem urbana do bairro, provocadas pelo processo de sua capitalização, estas ainda não o retiraram da condição de periferia, uma vez que as deficiências de infraestrutura, como calçamento de ruas; equipamentos e serviços públicos, como lazer e segurança, persistam, concentrando naquele bairro população predominantemente na faixa de renda entre 1 a 3 salários-mínimos.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ressaltamos que o nosso propósito inicial foi o de fomentar a discussão e o debate acerca das periferias capitalizadas, observando no bairro Planalto um processo em curso que por tal motivo carece de mais tempo para melhor se delinear, além de discussões que acompanhem o seu desenrolar.

Nessa perspectiva, nosso olhar se detém muito mais nas questões que ora se abrem como agenda de pesquisa pelo ineditismo do tema no recorte espacial em estudo do que nas conclusões a que chegamos no momento.

Portanto, sem a pretensão de um ponto final, podemos dizer que os ganhos de externalidades advindos da incorporação imobiliária no bairro Planalto se deram em atenção a uma demanda reprimida por moradia. Mas, não uma moradia “qualquer”, aquela que atende a valores “burgueses” de consumo incorporados pela população que teve a sua base de consumo alargada pela estabilidade econômica, ganhos sociais, aumento real do salário-mínimo e, por conseguinte, de sua renda familiar, desejando ver a projeção dessa “nova vida” no espaço.

Assim, os subsídios governamentais, a abertura de créditos e financiamentos a juros mais baixos para esse “segmento de mercado” tributaram não só a uma *financeirização do território*, através do financiamento em massa dos imóveis ali negociados, como também a capitalização das periferias nas quais eles são construídos, que, no caso do Planalto, lhe rendeu um certo distanciamento da forte representação do espaço vernacular ao qual esteve associado a sua ocupação preliminar. Embora essa associação não tenha de todo se dissipado em virtude de rugosidades impressas na paisagem deste bairro e do baixo investimento em sua infraestrutura de bens, serviços e equipamentos públicos comunitários urbanos.

## REFERÊNCIAS

- [1] ALVAREZ, Isabel Pinto. A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano. In: VASCOCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). A cidade contemporânea: segregação espacial. 1 ed. 1ª reimpr. São Paulo: Contexto, 2016, p. 111-126.
- [2] ALVAREZ, Isabel Pinto. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In: CALOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto (Orgs.). A cidade como negócio. São Paulo: Contexto, 2015, p. 65-79.
- [3] ARANTES, José Tadeu. O impacto do fenômeno financeiro nas periferias das grandes cidades. 2016. Agência FAPESP. Disponível em: <[http://agencia.fapesp.br/o\\_impacto\\_do\\_fenomeno\\_financeiro\\_nas\\_periferias\\_das\\_grandes\\_cidades/22546/](http://agencia.fapesp.br/o_impacto_do_fenomeno_financeiro_nas_periferias_das_grandes_cidades/22546/)>. Acesso em: 20 maio 2017.
- [4] CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). A cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2016, p. 95 – 110.
- [5] COSTA, Ademir Araújo da. A verticalização e as transformações do espaço urbano de Natal – RN. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.
- [6] DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. Política de Valorização do Salário Mínimo: valor para 2016 é fixado em R\$ 880,00. Nota Técnica, nº 153. São Paulo: Dieese, 2016, 12p. (Reedição de dez. 2015, atualizada em jan. 2016). Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2015/notaTec153SalarioMinimo2016.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2017.
- [7] HARVEY, David. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. Tradução de João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.
- [8] IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo demográfico e contagem da população. 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=1378&z=cd&o=7&i=P>>. Acesso em 04 de mai 2016.
- [9] LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Tradução de Emílio Martínez Gutiérrez. Impresso em Espanha, 2013. [publicação original 1974]
- [10] NATAL. Lei nº 151/98, de 26 de março de 1998. Cria o Bairro do Planalto e dá outras providências. Diário Oficial do Município. Natal, RN, 28 mar. 1998.
- [11] NATAL. Decreto nº 9.795, de 14 de setembro de 2012. Aprova o Regulamento do Imposto de Transmissão Inter Vivos de Bens Imóveis – ITIV. Natal, RN, 14 de set. 2012. Disponível em: <[http://www.natal.rn.gov.br/\\_anexos/publicacao/legislacao/Decreto\\_20120915\\_9795\\_.pdf](http://www.natal.rn.gov.br/_anexos/publicacao/legislacao/Decreto_20120915_9795_.pdf)>. Acesso em: 10 mai. 2017.

- [12] POCHMANN, Mácio. *O mito da grande classe média: capitalismo e estrutura social*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- [13] SHIMBO, Lúcia Zanin. *Habitação social, habitação de mercado: a confluência entre Estado, empresa construtora e capital financeiro*. Tese (Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e área de concentração em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- [14] SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. *Depois das fronteiras: a formação dos espaços de pobreza na periferia norte de Natal – RN*. 2003. 213f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2003.
- [15] SILVA, João Henrique Gomes da. *Bairro Planalto, Natal/RN: agentes, usos e conflitos*. 2014. 98 f. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas). Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais- PPEUR, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.
- [16] SPOSITO, Maria E. B. *A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade*. In: \_\_\_\_ (Org.). *Cidade e Campo: relações e contradições entre urbano e rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.111-130.
- [17] SPOSITO, Maria E. B. *A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais*. In: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação B. (Orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 1ed., 4 reimpr. São Paulo: Contexto, 2016, p. 123-145.
- [18] TEIXEIRA, Márcia de Oliveira. *Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?* **Trabalho, Educação e Saúde**, [s.l.], v. 11, n. 2, p.451-453, ago. 2013. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/s1981-77462013000200011>>. Acesso em: 25 mai. 2017.
- [19] VASCONCELOS, Marcos Venício Paiva de. *Ocupação e uso do solo no bairro Planalto – Natal/RN*. 1999. 56f. Monografia (Especialização em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 1999.
- [20] VOLOCHKO, Danilo. *Novos espaços e cotidiano desigual nas periferias da metrópole*. 2011. 262 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Geografia Humana, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10082012-183616/pt-br.php>>. Acesso em: 10 dez. 2016.
- [21] VOLOCHKO, Danilo. *Nova produção das periferias urbanas e reprodução do cotidiano*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). *Crise urbana*. São Paulo: Contexto, 2015.

# Capítulo 10

## *Passados vinte anos, algumas reflexões sobre a "Integração Favela-Cidade Oficial", proposta pelo Programa Favela-Bairro na cidade do Rio de Janeiro*

*Gerônimo Leitão*

*Honorio Magalhães Neto*

*Carolina Rezende Kroff*

**Resumo:** O presente artigo apresenta uma reflexão sobre a questão da “integração da favela à cidade oficial”, a partir das visões e experiências de técnicos do setor público, dos escritórios de planejamento e de uma liderança comunitária, envolvidos com aquele que foi o maior dos programas de urbanização de assentamentos informais no Brasil, o Programa Favela-Bairro (PFB), implementado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, entre 1995 e 2007. Esse programa tinha como diretriz principal promover a integração sócio espacial das favelas contempladas por essa política pública à cidade “oficial”. Imaginava-se, inicialmente, que com a implantação de infraestrutura de saneamento básico, pavimentação de vias – que seriam conectadas à malha viária do entorno – e a construção de equipamentos comunitários, seria possível alcançar a pretendida “integração da favela ao bairro”. Passados vinte anos da realização desse conjunto de intervenções urbanísticas em diversas favelas cariocas, a pesquisa desenvolvida, recorrendo aos depoimentos de diferentes agentes envolvidos nesse programa, apresenta uma reflexão sobre os limites, as possibilidades e os desafios observados em políticas públicas voltadas para a urbanização de assentamentos informais, discutindo, ainda, os diversos significados da expressão “integração favela-bairro”, adotada como elemento chave na implementação dessas ações.

**Palavras-chave:** integração favela-cidade oficial; Programa Favela-Bairro; atuação profissional; urbanização de assentamentos informais.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende promover uma reflexão sobre a questão da “integração da favela à cidade oficial”, a partir das visões de técnicos do setor público, dos escritórios privados de planejamento e projeto, e do presidente da Associação de Moradores de uma comunidade atendida na primeira fase daquele que foi o maior dos programas de urbanização de assentamentos informais no nosso país, o Programa Favela-Bairro (PFB), implementado ao longo de dez anos, pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Abordamos os diversos significados que tem a “integração social”, na visão desses agentes, através de entrevistas e de documentos publicados, recuperando, assim, as visões daqueles que foram responsáveis pela concepção de intervenções urbanísticas que visavam viabilizar a conexão entre a cidade informal e a cidade formal. De acordo com as diretrizes do PFB, obras viárias, implantação de equipamentos comunitários, execução de infraestrutura de saneamento, regularização fundiária, ao lado de outras intervenções, deveriam assegurar o reconhecimento oficial da favela como parte integrante da cidade.

Duas foram as questões principais, colocadas para esses agentes, vinte anos após o lançamento do programa: “As intervenções urbanísticas foram, efetivamente, capazes de promover a integração favela-bairro, tal como pretendida originalmente pelo PFB? E o que significa, para você, integração da favela ao bairro?”.

Com este trabalho, pretendemos contribuir para uma necessária – e atual – discussão sobre os limites, os desafios e as possibilidades das políticas públicas de habitação, voltadas para promover a integração sócio espacial da população mais pobre.

## 2. O PROGRAMA FAVELA-BAIRRO: UMA AÇÃO DO PODER PÚBLICO VOLTADA PARA PROMOVER A “INTEGRAÇÃO DA FAVELA À CIDADE”

As favelas, no Brasil, constituem um fenômeno resultante da ausência de políticas públicas que garantam o acesso à moradia para as camadas de menor renda da população, e possuem papel expressivo na paisagem urbana, particularmente na cidade do Rio de Janeiro.

Vistas, até a década de 1960 como um fenômeno que desapareceria com o processo natural de desenvolvimento da cidade, as favelas passaram a ser compreendidas como assentamentos “subnormais”, com sua erradicação sendo promovida diretamente pelo Estado através de políticas de remoção, com a transferência de sua população para conjuntos habitacionais situados em áreas periféricas.

Na primeira metade da década de 1980, com o processo de redemocratização do país (Valladares, 1980), observa-se a emergência de um novo discurso que considera necessário resgatar a dívida social existente junto às comunidades faveladas. No Rio de Janeiro, uma das propostas de Leonel Brizola, eleito para o governo do estado em novembro de 1982, era “transformar as favelas em bairros populares”, o que significava uma radical mudança na relação entre o Estado e as comunidades faveladas.

Anos mais tarde, o aprofundamento dessa mudança de postura do poder público frente às favelas, ocorre em 1992, quando o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro estabelece a necessidade de implementação de um programa global de urbanização de favelas, visando sua integração à cidade (Pasternak Taschner, 1998).

A partir das diretrizes contidas no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, foi criado, em 1994, o PFB, que pretendia promover, através de intervenções urbanísticas, a integração das favelas aos bairros onde estavam inseridas. O PFB surge a partir do consenso de princípios básicos: reconhecimento da moradia como um direito do cidadão, com o entendimento de que a habitação não é somente a casa, mas também a integração à estrutura urbana. Iniciado com a realização de um concurso público de metodologias para intervenção em comunidades faveladas, promovido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB RJ), em 1994, o PFB, apontava as principais ações destinadas a promover essa integração:

complementar ou construir a estrutura urbana principal; oferecer condições ambientais para a leitura da favela como um bairro da cidade; introduzir os valores urbanísticos da cidade formal como signo de sua identificação como bairro: ruas, praças, mobiliário e serviços públicos; consolidar a inserção da favela no processo de planejamento da cidade; implementar ações de caráter social, implantando creches, programas de geração de renda e capacitação profissional e atividades esportivas, culturais e de lazer; promover a regularização fundiária e urbanística. (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro,

1994).

O PFB contemplou 147 comunidades faveladas, com a execução de 138 intervenções e tinha como objetivos principais: construir ou concluir a infraestrutura urbana básica das favelas; implantar mobiliário urbano adequado; desenvolver uma legislação específica de uso e ocupação do solo; e realizar ações de caráter social. O programa contou, segundo a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ), com 600 milhões de dólares, resultantes de dois contratos assinados com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com investimentos de 180 milhões do Banco e outros 120 milhões, que constituíram a contrapartida municipal.

As intervenções eram restritas à qualificação dos espaços públicos e à melhoria de serviços de infraestrutura nas favelas, além da construção de equipamentos comunitários. Essas intervenções, de modo geral, procuravam alterar o mínimo possível a estrutura espacial da favela. As obras de urbanização e infraestrutura executadas pelo PFB abrangeram: a abertura e pavimentação de ruas; implantação de redes de água, esgoto e drenagem; construção de creches, praças, áreas de esporte e lazer; canalização de rios; reassentamento de famílias que se encontravam em áreas de risco; contenção e reflorestamento de encostas; construção de marcos limítrofes para evitar a expansão; e reconhecimento de nomes de ruas, logradouros e Código de Endereçamento Postal (CEP).

Estava prevista ainda, com investimentos de 300 milhões de dólares, uma terceira etapa do programa com a pretensão de contemplar 30 mil domicílios e de implantar um sistema de monitoramento da expansão horizontal e vertical das favelas (Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 27 de Julho de 2009, p.96). Porém, em 2010, com as mudanças no cenário econômico e a perspectiva de realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, a PCRJ apresentou um novo programa — o “Morar Carioca” —, com metas mais ambiciosas, pretendendo urbanizar todas as favelas cariocas até o ano de 2020. Esse programa, que representou o fim do PFB, contudo, não seria levado adiante pela prefeitura carioca (Leitão; Delecave, 2013).

### **3. O SIGNIFICADO DE “INTEGRAÇÃO”: OS DEPOIMENTOS DE TÉCNICOS (DO SETOR PÚBLICO E DOS ESCRITÓRIOS DE PROJETO) E DE UMA LIDERANÇA COMUNITÁRIA**

De modo a realizar considerações sobre os resultados alcançados pelo PFB, no que diz respeito a uma de suas diretrizes principais – a “integração da favela à cidade oficial” –, foram consultados técnicos: dentre os quais Maria Lúcia Petersen, arquiteta-urbanista, que participou do Programa Mutirão, e como Gerente do Programa Favela-Bairro entre 1994-2001; e os políticos: Alfredo Hélio Sirkis, secretário municipal de urbanismo e presidente do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), entre 2001 e 2006 e secretário municipal de meio ambiente, entre 1993 e 1996, na cidade do Rio de Janeiro; e Sergio Magalhães, arquiteto-urbanista, ex-presidente do IAB, participou de inúmeros programas de urbanização de favela, foi o primeiro secretário da SMH (1994 e 2000); vinculados à administração pública municipal, responsáveis pela implementação do programa.

Complementamos as consultas com a realização de entrevistas com o arquiteto Pedro da Luz Moreira, sócio-gerente de um dos escritórios responsáveis pelo desenvolvimento dos projetos urbanísticos para o Favela-Bairro; e com Gilson Almeida de Oliveira, presidente da Associação de Moradores de Parque Royal. Morador da comunidade desde a implantação do PFB, no qual trabalhou nas obras de urbanização. Os depoimentos abordaram diferentes questões: da discussão sobre o significado da “integração” sócio espacial, pretendida pelo programa, ao caráter “simbólico” que essas intervenções urbanísticas teriam, no sentido de recuperar a autoestima dos moradores dessas comunidades.

Iniciamos com o sociólogo Fernando Cavallieri, que, ao refletir sobre a relação favela/ cidade oficial, afirma que o poder público passou a reconhecer a favela como parte integrante da cidade e, portanto, objeto de intervenções urbanísticas que irão promover melhorias para a qualidade de vida da população local:

O Rio de Janeiro não está mais fugindo do problema, temos condições de urbanizar, melhorar as favelas (Freire; Oliveira, 2008, p.252). (...) Justamente porque o poder público não entrou, é que eles fizeram as ruas com aquelas características, colocaram casas em casas e teve aquela grande população (Ibidem, 2008, p.259-260).

Confirmando, por sua vez, a guinada no posicionamento do Estado frente às favelas, os arquitetos Maria Lucia Petersen (Costa; Andrade, 2004) e Sérgio Magalhães (Freire; Oliveira, 2008) destacam que as intervenções urbanísticas previstas pelo PFB têm suas origens em outras ações, promovidas pelo poder

público, a partir do início da década de 1980, durante o governo de Leonel Brizola, em um cenário de redemocratização do país.

Segundo o arquiteto Pedro da Luz Moreira – coordenador do projeto de urbanização da comunidade Parque Royal, localizada na Ilha do Governador – o PFB tinha premissas claras:

a população tem condição de produzir sua própria moradia, essa produção da autoconstrução é positiva, porque ela, customiza sua própria unidade habitacional (...) respeitando essas circunstâncias, a gente garantir o direito à Cidade à essa população. E o que é “à Cidade”? Coleta de lixo, coleta de esgoto, ruas, acesso à segurança, enfim, todos os serviços que existem no bairro adjacente, estivessem também presentes na favela, fazendo com que ela tenha a mesma urbanidade, os mesmos serviços urbanos.

Das diretrizes apresentadas pelo PFB, a integração da favela à cidade oficial era tida como uma das principais, como afirma Cavallieri:

as favelas consolidadas, sem área de risco muito grandes etc. são favelas que já fazem parte da vida da cidade, seus moradores já construíram um patrimônio individual – e público também, porque ajudaram a construir – muito importante, com muito valor. Houve muito investimento público (...) naquelas áreas e não se trata mais de reformular, modificar e transformar aquilo tudo (Freire; Oliveira, 2008, p.252).

Para esse sociólogo, tratava-se, portanto, de:

aproveitar a cidade como ela é, com suas dinâmicas próprias, e melhorá-la, mas não jogar abaixo e reconstruir. Esse é o principal pressuposto, a possibilidade de se fazer uma integração que tem como elementos urbanísticos a construção de um sistema viário mínimo que seja, carroçável (...); a construção de espaços de integração que são geralmente praças, áreas de esporte, áreas de lazer, criando espaços urbanos que podem ser utilizados não só pelos moradores da favela como pelos moradores dos bairros adjacentes; implantação de um equipamento público que é extremamente necessário, o equipamento de esporte (Freire; Oliveira, 2008, p.252-253).

Na visão de Moreira, a integração sócio espacial da favela à chamada “cidade oficial” está associada a uma única questão:

o território deveria estar sob a mesma constituição (...). Essa seria a integração de fato, inclusive não só do ponto de vista da fruição do espaço, mas também no sentido de buscar serviços (...). Então, se você tem um bom mecânico, ou se você tem um bom cabelereiro, ou barbeiro que funciona dentro desse território você deveria ter toda a segurança de acessá-lo, e ele também de vir até o bairro de forma natural e sem você sentir qualquer constrangimento. O que acontece muitas vezes nesses nossos territórios, é que (...) são territórios de exceção. Então, terminar com a exceção é que seria a efetiva integração completa.

Segundo o depoimento de Gilson Almeida de Oliveira, presidente da Associação de Moradores do Parque Royal, comunidade atendida na primeira fase do PFB, por sua vez, a integração pode ocorrer por razões não previstas originalmente pelo PFB:

a real integração aproxima mais as pessoas. O PFB aproximou mais a comunidade com os bairros do entorno. (Com) o comércio, as pessoas do outro lado (conjunto habitacional Aerobitas e os bairros do entorno) passaram a frequentar melhor a comunidade. Então começaram a ver a comunidade com outros olhos, a ver a comunidade dessa maneira. (...) Eles entram na comunidade, buscam o comércio. E as pessoas que moram fora da comunidade também passaram a abrir comércio aqui na comunidade. E expandem o comércio de lá pra cá também.

Sobre esse peculiar papel da atividade comercial no processo de integração da favela à cidade formal, Oliveira destaca a relação construída com os moradores do bairro vizinho:

o mercado mais próximo (...) é dez minutos andando, eles preferem fazer compra aqui (Parque Royal). (...) Em três minutos eles estão aqui. E o preço daqui é menor que no mercado lá em cima (...) como eles (os comerciantes no Parque Royal) não pagam o imposto que é pago do outro lado. (...) Alguns que tem CNPJ e tem isenção, porque eles pegam uma carta na associação, aí eles levam e criam um CNPJ e eles não pagam (impostos).

Ainda sobre o tema da integração da favela à cidade oficial e o papel desempenhado pelo PFB, Cavallieri ressalta a necessidade de que se promova a “extensão do direito à Cidade aos moradores daquelas áreas, na certeza de que isso contribuirá para torná-los, não apenas cidadãos mas também cidadãos” (Cavallieri, 2003, p.287).

Há um aspecto do PFB, para o qual Petersen chama particularmente a atenção: a de que os moradores da favela não seriam os únicos beneficiários dessas intervenções promovidas pela prefeitura carioca. Para essa arquiteta,

os moradores da cidade formal aderiram ao Favela-Bairro porque atendemos aos seus interesses, na medida em que o programa, nas intervenções realizadas, elimina impactos importante de enchentes, lixo e outros. O morador da cidade que paga seu IPTU deu o “de acordo” para que parte do que ele paga fosse usado em áreas de pobreza. Mais do que consenso, eu chamaria de uma confluência de interesses (Costa; Andrade, 2004, p.2).

Na visão de Moreira, haveria, contudo, uma resistência dos moradores da favela a essa proposta de “integração”, uma vez que a “formalização” traria algumas desvantagens: “você vai começar a pagar imposto, vai começar a pagar luz, vai começar a ter uma série de responsabilidades”. Do mesmo modo, esse arquiteto, questiona a aceitação do programa pelos moradores dos bairros vizinhos:

por volta e meia, a gente vê: “Ah, eu paguei a vida inteira IPTU e porque que vão urbanizar aquela favela, quando na minha rua não tem uma série de serviços ainda, ou os serviços ainda são muito precários?”

Oliveira discorda dessa visão e descreve a relação dos moradores com os serviços públicos implantados pelo PFB na comunidade:

se a Light quiser colocar o relógio, o morador aceita. Aceita pagar a taxa de adesão e pagar o consumo da luz, que é o valor da baixa renda, uma taxa social de baixa renda. (...) A água o morador também não paga, mas já pediram para mim, e eu já pedi para a Cedae para fazer o cadastramento das pessoas e mandar a taxa social também, que eles pagam. É claro, que deve ter uma parcela de 5% da comunidade que não vai pagar, porque eles não tem condições, mas eu vou ter 90% que vai pagar.

Implementar o PFB envolveu dificuldades, devido a um despreparo / resistência dos órgãos públicos quanto a atuação nas comunidades faveladas – algo que foi reconhecido em todos os depoimentos. Como afirma Cavallieri:

a prefeitura já estava trabalhando de maneira mais integrada, mas ainda não existia o seguinte: a secretaria que cuidava das favelas era a chamada “prefeitura dos pobres”, era a Secretaria de Desenvolvimento Social, (...). Quando depois veio a Secretaria de Habitação, essa mesma história se repetiu. (...) Quer dizer, considerar a favela como algo específico, como uma forma urbana específica, tudo bem, é verdade, tem de se considerar, sim, mas não excluir ela por causa disso. (...). Aí começou todo um trabalho também de convencimento da máquina de que é possível atuar em favela (Freire; Oliveira, 2008, p.245-246).

Nesse mesmo sentido, Alfredo Sirkis, ex-vereador e ex-secretário municipal, destaca a posição do então prefeito Cesar Maia – em cuja gestão teve início o PFB – sobre a necessidade de que os órgãos públicos municipais reconhecessem a favela como parte integrante da cidade e não uma excepcionalidade:

quem tem de atuar nas favelas é a Secretaria de Meio Ambiente na questão ambiental, a Secretaria de Urbanismo na questão urbanística, a Secretaria de Obras na questão de obras. Não tem de ter uma secretaria só para a favela, isso aí é uma deformação (Freire; Oliveira, 2008, p.281).

Ainda sobre as dificuldades existentes na relação entre órgãos públicos municipais (e, também, estaduais) e as comunidades faveladas, comenta Cavallieri:

entender a favela como um novo bairro que mantém especificidades, mas que deve ser tratado como tal, é uma tarefa difícil para a mentalidade tecnoburocrática que sempre a viu como um “corpo estranho” aos regulamentos e leis municipais (Cavallieri, 2003, p.292).

Magalhães acrescentará outro ponto complexo a essa relação, em construção, das comunidades faveladas e órgãos públicos: a necessidade de manutenção das estruturas implantadas pelas obras de urbanização. De acordo com esse arquiteto:

o favelado é igualzinho ao morador da cidade. Não espere que o morador de Ipanema vai varrer a rua, manter, tapar o buraco ou consertar. Não tem cabimento, isso ele não vai fazer e o favelado também não fará.” Então, a manutenção, a conservação, é pública. (...). Se o governo constrói e não mantém, acaba, e então toda uma expectativa se frustra (Freire; Oliveira, 2008, p.218-219).

Oliveira concorda com a visão de Magalhães, ao comparar as características das redes de infraestrutura implantadas pelo PFB com aquelas existentes nos bairros vizinhos da comunidade:

o abastecimento de água aqui é tranquilo. Quando tem algum vazamento, eu chamo a CEDAE e eles vem de imediato. Eu tenho esse problema com o esgoto mais por causa da divisão que eles fizeram do Estado com o município. Em 2006 ou 2007, parece, o prefeito foi e dividiu as comunidades com o restante dos bairros: para os bairros, ficou a CEDAE para resolver o problema do esgoto e as comunidades ficaram com a prefeitura. Só que, infelizmente, a prefeitura não se estruturou da maneira correta para fazer isso. Então, eles têm o convenio, mas eles não têm a estrutura que a CEDAE tem. Eles fazem de uma maneira, que infelizmente, as comunidades sofrem por conta disso.

Outra dificuldade enfrentada na implementação do PFB dizia respeito à atuação do narcotráfico nas favelas onde seriam realizadas as intervenções urbanísticas. Sobre o papel desempenhado por essas facções criminosas, no cotidiano da população que vive nessas favelas, Petersen destaca que, muitas vezes:

os chamados chefes servem de referência até para a solução de conflitos internos entre moradores. (...) É evidente que não caberia ao Favela-Bairro resolver questões de ordem urbana. Mas a polícia tampouco resolveu a garantia da liberdade de ida e vinda nos espaços construídos. (...) Na realidade, questões jurídicas que regulam a vida urbana, ainda não chegaram à favela (Costa; Andrade, 2004, p.2).

Sobre esse mesmo tema, comenta Cavallieri:

sobretudo, nos últimos anos, (...) agentes criminosos incrustados em muitas favelas tentam impor um quase poder paralelo ao do Estado e constroem, por força das armas, a livre organização e manifestação do interesse dos moradores (Cavallieri, 2003, p.292).

Ao avaliar o impacto gerado pela ação do narcotráfico no desenvolvimento dos projetos urbanísticos, Moreira relata um exemplo vivenciado por sua equipe, na primeira comunidade em que atuou – a favela Parque Royal, localizada no bairro da Portuguesa, na ilha do Governador:

o tráfico era concreto, principalmente nas áreas mais pobres. Houve um embate com o projeto que era muito claro da região do tráfico: a rua da Praia precisa ter quebra-molas. Aí eu perguntei: “Mas porque precisa ter quebra-molas? Não é uma rua de alta velocidade, ninguém vai entrar correndo aqui não”. E os traficantes: “a gente quer quebra-molas”. O tráfico pediu os quebra-molas. Era claramente uma coisa para regular a entrada das patrulhas da polícia. Só na rua da Praia, porque era perto da central da boca de fumo. Então, a gente percebia isso e teve uma atitude: “Não, não podemos. A rua não é para ter carros de alta velocidade” (...). Mas houve muito essa demanda.

Se por um lado, observou-se a tentativa de interferência do tráfico no planejamento das ações de urbanização em Parque Royal, por outro, Oliveira relata que houve a participação dos moradores na concepção do projeto através de reuniões promovidas pela associação e pelos projetistas: “Eles (os técnicos) faziam reuniões com os moradores, pediam opiniões”.

A regularização fundiária era considerada uma das ferramentas fundamentais para promover a integração da favela à cidade oficial, com a extensão dos direitos legais de propriedade imobiliária aos seus moradores. No entanto, das várias ações promovidas pelo PFB, essa foi a ação que alcançou os resultados menos satisfatórios, como aponta Cavallieri:

Arriscamos a dizer que foi porque os moradores nunca a priorizaram e talvez mesmo não a desejassem. (...) A integração urbana, com todos os seus benefícios, gera também obrigações que, nesse caso, acabariam por restringir liberdades de construir e de ocupar o solo de que os favelados disfrutavam de forma muito mais ampla do que os moradores das áreas formais. Outro aspecto é que na esmagadora maioria das situações, os moradores das favelas beneficiadas se sentiam há bastante tempo com segurança na posse da terra que ocupavam. Cessadas as ameaças de remoção e de despejo de épocas passadas, as favelas se consolidaram, se auto-regularam, estruturaram mercados de compra, venda e aluguel de imóveis sem que fossem necessários títulos legais de propriedade (Cavallieri, 2003, p.294).

Oliveira descreve o quadro da regularização da posse da terra na comunidade Parque Royal, após a conclusão do projeto de urbanização:

o Ministério das Cidades passou o terreno para a prefeitura, e agora é que eles estão dando a documentação definitiva, e estão dando o Habite-se. (...) Os que não receberam, é que estão com a construção irregular. (...) No padrão da prefeitura, em 2005, as construções eram somente primeiro e segundo pavimento, e hoje tem gente com quatro pavimentos. (...) Eles só podem liberar dois. Essas pessoas, infelizmente, vão ficar sem o título. (...) Eles (moradores) estão querendo que venha o IPTU, porque querem aumentar o preço do imóvel, vai valorizar. A intenção é valorizar o bairro.

Na perspectiva de assegurar a presença do poder público municipal nas comunidades urbanizadas pelo PFB, foi criado em 1996, o chamado Posto de Orientação Urbanística e Social – POUSO tinha como objetivos principais “orientar a execução de novas construções ou ampliações das existentes, bem como o uso dos equipamentos públicos implantados” e “exercer fiscalização urbanística e edilícia” (art. 1º do Decreto Nº 15.259 de 14 de novembro de 2006). Essa ação de fiscalização deveria “controlar a expansão das edificações (tanto horizontal, como verticalmente), de forma que os equipamentos implantados não se tornem insuficientes” (art. 2º do mesmo Decreto). O POUSO foi, nesse sentido, pensado como um instrumento para promover a transição entre a “condição de favela” e “a condição de um novo bairro popular”, sendo, assim, justificada a sua existência enquanto ainda está em curso o processo de “integração à cidade” (Freire; Oliveira, 2008). Oliveira destaca em seu depoimento o papel desempenhado pelo POUSO no controle do uso e ocupação do solo na comunidade, bem como no que diz respeito à orientação da execução de novas obras:

o que eu identifico é que agora eles impõem um limite dentro da comunidade. Hoje em dia para você fazer uma construção ou fazer uma mudança, tem que comunicar a prefeitura. (...) Nós temos uma unidade aqui de urbanismo que é o Pouso, e o pessoal trabalha as terças e quintas. (...) A fiscalização é o seguinte: (...) o Pouso vai lá notifica, mas também não demole, não dá multa.

Após os relatos de agentes que cumpriram diferentes papéis na implantação do PFB, promovemos uma breve reflexão sobre os limites, possibilidades e desafios do processo de “integração da favela à cidade oficial”, com o objetivo de contribuir para a discussão sobre esse relevante tema.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dos diversos pontos abordados nos depoimentos e entrevistas, a violência gerada pela ação do narcotráfico – e, mais recentemente, das chamadas “milícias” – é citada em todos os depoimentos, como sendo um dos entraves à perspectiva de “integração” da favela à cidade formal. Ao exercerem um efetivo controle do território, interferindo diretamente nas práticas cotidianas dos moradores e dificultando a ação regular de concessionárias de serviço público, a presença ostensiva dos narcotraficantes representa uma barreira efetiva para a possibilidade de maiores trocas entre os moradores da favela e dos bairros vizinhos. Contribui, ainda, para a constituição de um verdadeiro território de exclusão, os constantes confrontos armados entre narcotraficantes de diferentes facções e destes com forças policiais. Observa-se, desse modo, a existência de um cenário onde ocorre a restrição de um direito constitucional fundamental – “a liberdade de ir e vir” -, não apenas para os próprios moradores da comunidade, mas, também, para os que vivem nos bairros vizinhos.

No que diz respeito à extensão dos serviços públicos às comunidades faveladas – outro fator associado às políticas de “integração favela/bairro” – a incapacidade, em diferentes níveis, dos órgãos públicos estaduais e municipais, de adequarem suas estruturas de atendimento às características particulares dos assentamentos informais, contribui, do mesmo modo, para a precarização dos serviços, colocando-os em um patamar inferior, quando comparados aos existentes nos bairros da cidade oficial. Embora avanços tenham ocorrido, sobretudo, no sistema de coleta de resíduos sólidos e na execução de obras de geotecnia, observa-se, ainda, um caráter desigual nas ações de manutenção e conservação pelos órgãos públicos responsáveis. Há um desafio, portanto, a enfrentar: como estruturar esses órgãos de modo a promover, na favela, um atendimento de padrão equivalente ao que é realizado na cidade “formal”, reconhecendo, contudo, as particularidades dos chamados assentamentos informais.

A integração sócio espacial, por vezes, ocorre por motivos imprevistos na política de urbanização proposta: a atividade comercial praticada na favela se caracterizando como um agente integrador, pelo fato de oferecer produtos e serviços mais baratos do que aqueles ofertados nos bairros vizinhos – como no caso do Parque Royal, por exemplo.

Ainda na perspectiva de integração da favela aos bairros formais vizinhos, o PFB pretendia promover a regulação do uso e ocupação do solo nas comunidades urbanizadas pelo poder público municipal. Contudo, essa regulação – que deveria ser objeto de fiscalização pelos Postos de Orientação Urbanística e Social (POUSO) – não alcançou resultados satisfatórios. Esse quadro ocorre por diversas razões: seja, mais uma vez, pela ação do narcotráfico/milícias – beneficiários, muitas vezes, de um quadro de total ausência de um mínimo ordenamento do uso e ocupação do solo –, seja pela própria resistência dos moradores às possíveis restrições à chamada “liberdade urbanística” (Abramo, 2005).

A integração da favela à cidade oficial seria, ainda, alcançada através da regularização da posse da terra, de acordo com o PFB. Esta foi, contudo, a ação que alcançou os resultados mais insatisfatórios, uma vez que somente em uma comunidade foi concluído o processo de titulação dos moradores. Persistindo, portanto, um cenário de posse não regularizada da terra, o que, contudo, não é considerado exatamente um problema relevante pelos próprios moradores, por diversas razões. Não há ameaças de despejo, uma vez que a própria intervenção do poder público assegurava a permanência da comunidade. A regularização fundiária era, assim, frequentemente, associada à possibilidade de pagamento de impostos – como, por exemplo, o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU). Mesmo com tarifas diferenciadas, esses impostos inexistiam anteriormente, representando, assim, um novo ônus para os moradores. Havia, também, o receio de que a regularização fundiária representasse um maior controle sobre as possibilidades de realização de novos acréscimos e ampliações nas edificações existentes. Por último, havia a crença de que o mercado imobiliário informal, existente nas comunidades, possuía mecanismos eficazes para promover a

compra, venda e locação de imóveis, com o suporte de associações de moradores e, até mesmo, de “corretores” locais.

Concluindo, há que ressaltar um aspecto que, ao lado do quadro da violência, contribui, significativamente, para dificultar esse processo de “integração da favela ao bairro”: o estigma, ainda, associado à favela. Esse estigma associa a favela a um local “problemático”, “sujo”, “violento”. Nessa visão estigmatizada, favela será sempre favela, não importa se urbanizada ou não. Até mesmo porque, ao considerarmos os aspectos morfológicos, mesmo tendo recebido obras de infraestrutura, pavimentação, drenagem, etc., as características formais do ambiente construído se assemelham muito às de outras que não receberam qualquer investimento público. Acreditamos, portanto, que há um expressivo caráter simbólico na recusa ao reconhecimento da favela como parte da cidade - uma parte que possui características singulares e uma morfologia particular.

## REFERÊNCIAS

- [1] ABRAMO, P. La ciudad latinoamericana y sus particularidades: mercado del suelo y estructura urbana In: Los Desafíos de una política de suelo en América Latina. Cidade do México-DF: PUEC/Unan, Vol.1, 76-103, 2005.
- [2] CAVALLIERI, F. Favela-Bairro: regularização de áreas informais no Rio de Janeiro, in: Abramo, Pedro (org.) A Cidade da informalidade. Rio de Janeiro: Sette Letras/ FAPERJ, 2003.
- [3] FREIRE, A.; OLIVEIRA, L. (org.). Novas memórias do urbanismo carioca. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.
- [4] LEITÃO, G. Dos Barracos de madeira aos prédios de quitinete: uma análise do processo de produção da moradia na favela da rocinha ao longo de cinquenta anos. Niterói: EdUff, 2009.
- [5] LEITÃO, G.; DELECAVE, J. O programa Morar Carioca: novos rumos na urbanização das favelas cariocas? In. O Social em Questão - Ano XVI - nº 29. Rio de Janeiro: Puc-RJ, 2013.
- [6] MOREIRA, P. L. Entrevista dada a Carolina Kroff, realizada nos dias 17/02/2016 e 24/02/2016, na Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFF.
- [7] OLIVEIRA, G. E. Entrevista dada a Carolina Kroff e Honorio Magalhães, realizada no dia 08/04/2016, na Associação de Moradores de Parque Royal.
- [8] PASTERNAK TASCHNER, S. P. Tendências Recentes na Política de Desfavelamento Brasileira, artigo apresentado no ISA, em Montreal, 1998.
- [9] PETERSEN, M. L. Entrevista dada ao IAB no dia 28/05/2013. Disponível em: <<http://www.iab.org.br/noticias/entregar-seguranca-o-redesenho-de-favelas-e-de-uma-inconsequencia-terrivel>>, acessado em: 25/02/16.
- [10] PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Edital do Concurso Favela- Bairro. Rio de Janeiro, 1994.
- [11] \_\_\_\_\_. Dados do Programa Favel-Bairro. Disponível em: <[http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/favela\\_bairro.htm](http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/favela_bairro.htm)>, acessado em: 09/02/2016.
- [12] VALLADARES, L. P. A propósito da urbanização de favelas. In: XXXII Reunião Anual da SBPC. Rio de Janeiro, 1980.

# Capítulo 11

## *Transformações urbanas, revitalizações e topografia dos lugares de memórias*

*João Vitor Schmutzler Abrahão*

*Francisco Ramos de Farias*

**Resumo:** O conceito de lugares de memória proposto por Pierre Nora, ao longo das três últimas décadas, foi apropriado por diferentes campos do saber, tendo tido acepções distintas. Na tentativa do exercício de problematização acerca do seu significado, esse trabalho propõe-se a proceder uma revisão no sentido da apresentação de uma proposta: ao invés de lugares de memória pensaremos em lugares de memórias. Para tanto, recorre-se a prática da transdisciplinaridade proveniente do entrecruzamento da Memória Social com a Geografia, focalizando a análise do conceito de lugar, termo de uso corriqueiro, frequentemente confundido com o conceito de espaço. Dessa forma, pretende-se uma releitura do conceito lugares de memória, em sua conotação restrita de ideologias e nacionalismos, propondo-se uma nova interpretação considerando a condição plural do segundo termo. Além disso, destaca-se que o conceito de lugares de memórias deve ser pensado a partir da dimensão subjetiva envolvendo atores sociais e as memórias construídas, em cada contexto histórico, sobre determinados lugares circunscritos no espaço. A discussão da relação entre espaço e lugares assume caráter central na interpretação e produção de sentido de restos, vestígios, resíduos, no âmbito da memória. Contudo, a realização dessa tarefa exige uma delimitação precisa acerca da distinção entre espaço (conceito abrangente) e lugar (uma particularização do espaço). Por fim, conclui-se que tanto monumentos quanto outros indícios expressivos de memória referidos a determinados lugares assumem significações próprias dependendo de acontecimentos circunstanciais. A título de ilustração situamos o cenário da Praça Mauá e seus entornos que assumiram uma nova forma estética em decorrência do projeto de revitalização denominado Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Lugar de Memória, Lugar, Espaço, Memória, Geografia.

## 1. INTRODUÇÃO

A direção apontada pelos três operadores que compõem o título deste capítulo nos leva a refletir e problematizar o conceito de lugar de memória, tanto na sua acepção material, quanto simbólica, circunscrevendo-o em um universo próprio: os processos de transformação dos centros urbanos em decorrência da execução de projetos de revitalização.

Antes de prosseguirmos em nossa reflexão sobre a articulação dos três termos, faz-se necessário determinarmos no sentido da palavra revitalização em função das contradições nela contidas, principalmente se nos ativermos ao sentido do prefixo “re” adicionada a uma palavra.

Em primeiro lugar, a alusão ao termo revitalizar parte do pressuposto de que uma operação se faz necessária no sentido de recuperar uma vitalidade outrora existente, porém perdida ou arruinada no momento presente.

Em segundo lugar, queremos advertir que, nem sempre a transformação de um espaço urbano pela revitalização, concorre para a recuperação de uma vitalidade visto que, com frequência, em algumas grandes metrópoles, as revitalizações produzem verdadeiros vazios urbanos.

Em terceiro lugar, existem mecanismos que concorrem para o advento de um estado de ruínas a uma microrregião urbana e sua subsequente condenação como área precária em termos de condições vitais. Não obstante, queremos salientar que as forças propulsoras de um plano dessa natureza, muitas vezes correspondem a motivações econômicas e interesses de pequenos grupos.

Em quarto lugar, é importante entender que os lugares condenados a extinção em função de uma revitalização devem ser considerados como indícios de vida que, dependendo do plano piloto esboçado, passam a existir apenas em cenários imagéticos: fotografias, vídeos, pinturas, etc.

Todavia, o encaminhamento pretendido nessa reflexão considera, de igual importância, tanto os resíduos, vestígios e ruínas, quanto os monumentos estéticos que são apresentados em nome da revitalização. Certamente, ambos são lugares de memória, porém os cenários referidos aos mesmos são diferentes em função das relações humanas que se estabelecem: frequentemente as revitalizações acontecem a partir de demolições e, por esse motivo, pessoas são removidas. Dificilmente, no cenário da nova estética produzida, essas pessoas terão oportunidade de transitar por esses lugares revitalizados, especialmente em função da especulação imobiliária devido a aliança entre grandes investidores e o setor público.

Geralmente, as consequências da aplicação de uma política dessa natureza são, muitas vezes, nefastas, primeiro, por estabelecer uma rígida fronteira em termos de segregação sociorracial; segundo, por contribuir de forma direta ao processo de gentrificação: mecanismos da esfera do poder público na autorização de aumento de taxas e impostos, bem como, a elevação do valor de imóveis e serviços, além da implantação da necessidade de proteção e segurança que muitas vezes são arcadas pelos novos habitantes do lugar transformado.

Queremos também salientar que não advogamos totalmente contra o planejamento de reformas urbanas, apenas queremos fazer entender que precisamos estar alertas quanto ao entendimento de que determinadas regiões urbanas são propositadamente largadas pelos aparatos públicos com propósitos, as vezes explícitos, de que essa região possa no futuro se converter em um espaço que produza um alto fluxo de capital, como podemos exemplificar com a região portuária do Rio de Janeiro, com o projeto Porto Maravilha, segundo Abrahão e Farias (2018).

Assim, nos posicionamos no tocante a ação de políticas públicas que visem à conservação dos espaços urbanos para impedir a sua transformação em verdadeiras ruínas e espaços degradados. No entanto, não é essa linha de ação da qual temos registros das transformações urbanas nas grandes metrópoles: Paris, Nova York, Buenos Aires, Barcelona, entre outras.

Contudo, diante do fracasso ou da não aplicação das políticas de conservação, caberia, com muitas restrições, um planejamento de transformação urbana que necessariamente seja identificado com revitalização pois, seguindo as premissas do pensamento de Debary (2017), os lugares que são transformados contêm indícios de vida tão valiosos quanto os indícios que se forjam nos novos espaços. Nesse sentido, em termos de uma política de memória, é preciso refletir profundamente sobre o processo que cada sociedade adota na acomodação de seus restos, bem como o destino atribuído aos mesmos, seja pela conservação ou, seja pela pronta destruição.

Depreende-se assim que, tanto uma operação, quanto a outra, são eivadas de rastros em função dos quais podemos construir memórias que fazem alusão a vidas em quaisquer desses lugares, sem a pretensa valoração de que as vidas que circulam os novos espaços, são mais importantes em razão de critérios segregativos, pautados sobretudo em diferença econômica, diferença de classe e diferença racial.

Considerando as possibilidades de análise quanto aos lugares que são transformados, quanto em relação àqueles que são produzidos pelas transformações, em suas acepções específicas, estamos diante de lugares de memória cujos significados são amplamente variáveis e distintos. Para tanto, precisamos, em princípio, circunscrever a nossa compreensão acerca do conceito de lugares de memória proposto por Pierre Nora (1993).

O conceito de lugares de memória, ao longo das três últimas décadas, foi apropriado por diferentes campos do saber, tendo tido acepções distintas. Na tentativa do exercício de problematização acerca do seu significado, propomos uma revisão no sentido da apresentação de uma proposta: ao invés de lugares de memória pensaremos em lugares de memórias. Para tanto, recorre-se a prática da transdisciplinaridade focalizando a análise do conceito de lugar, termo de uso corriqueiro, frequentemente confundido com o conceito de espaço. Dessa forma, pretende-se uma releitura do conceito lugares de memória, em sua conotação restrita de ideologias e nacionalismos, propondo-se uma nova interpretação considerando a condição plural do segundo termo.

Além disso, destaca-se que o conceito de lugares de memórias deve ser pensado a partir da dimensão subjetiva envolvendo atores sociais e as memórias construídas, em cada contexto histórico, sobre determinados lugares circunscritos no espaço. É por essa vertente que pretendemos analisar as transformações decorrentes das revitalizações, tanto em seu contexto histórico, como sob a égide do vetor econômico, sem descartar a possibilidade de que uma operação dessa natureza geralmente tem como efeitos imediatos a segregação econômica, que traz embutida outro tipo de segregação: a racial, mesmo que consideremos os projetos de reassentamento contidos em alguns planos pilotos de reformas, mas que são executados de forma insatisfatória.

Nas reformas urbanas, via de regra, se superpõem as noções de espaços e lugares, geralmente confundidas e tomadas em equivalência. Não é nosso objetivo aqui, adentrar na seara que estabelece essa distinção, mas queremos nos posicionar no tocante ao fato de que a mesma não é por nós desconhecida.

A discussão da relação entre espaço e lugar, no âmbito geográfico, como também em uma topografia subjetiva, assume caráter central na interpretação e produção de sentido de restos, vestígios, resíduos, no âmbito da memória. Contudo, a realização dessa tarefa exige uma delimitação precisa acerca da distinção entre espaço (conceito abrangente) e lugar (uma particularização do espaço).

O aprofundamento nessa discussão nos leva a considerar que tanto os monumentos, quanto outros indícios expressivos de memória referidos a determinados lugares, assumem significações próprias dependendo de acontecimentos circunstanciais. É por esse viés que consideramos importantes tanto os espaços degradados e em ruínas, quanto as obras monumentais esteticamente produzidas em nome do embelezamento e da circulação de capital.

Seguindo os passos da trama traçada pelos três operadores conceituais que compõem o título, pretendemos realizar uma análise, a partir das discussões a respeito do conceito de lugares de memória, considerando uma transformação ícone do século XIX, o plano Haussmann (HAUSSMANN, 1991), responsável pela grande transformação da cidade de Paris para atender, principalmente, as necessidades de locomoção de tropas militares. Essa reforma urbana serviu de inspiração para a grande reforma que aconteceu no Rio de Janeiro, no alvorecer do século XX, conhecida como reforma Pereira Passos, de acordo com os apontamentos de Del Brenna (1985). Na verdade, essa injunção não se deu por acaso, visto que na época da execução do plano Haussmann, Pereira Passos realizava seus estudos em Paris, conforme nos indica Benchimol (1992), que a intenção do prefeito da então capital federal consistia em dar ares parisienses à metrópole carioca, para assim fazê-la equivaler às grandes metrópoles do continente europeu.

Focando o conceito de lugares de memória, no âmbito da Memória Social, pretendemos entabular um diálogo com pensadores da Geografia, especialmente em função da versatilidade desse primeiro campo, e assim, iniciamos com a definição geográfica de lugar proposta por Tuan (2013), um grande geógrafo que operava em uma perspectiva interdisciplinar, por diversos campos, buscando um sentido amplo para o termo lugar.

Hodiernamente, entretanto, o termo lugar acabou tornando-se de uso cotidiano, utilizado indiscriminadamente e, por vezes, erroneamente considerado sinônimo de espaço. Da mesma maneira, conforme afirma Enders (1993), o conceito de lugares de memória sofreu uma rápida banalização, ultrapassando os limites da academia, e acabou tornando-se uma expressão absorvida pelo discurso político e até mesmo como recurso turístico, culminando então em um lugar comum.

Feitas essas advertências, queremos nos situar em relação à nossa reflexão, visto que qualquer aproximação que realizarmos, leva em consideração às ponderações dos autores supracitados. Dessa maneira, pretende-se, por meio de um diálogo entre a interdisciplinaridade da abordagem geográfica de Tuan e a transdisciplinaridade do campo da Memória Social, por em xeque o conceito de lugares de memória, no tocante a sua aplicabilidade aos referidos lugares mencionados, em termos dos espaços degradados e em ruínas e os espaços esteticamente embelezados. A condução dessa linha de pensamento se fundamenta, sobretudo, em Gondar (2016), para quem a Memória Social é um conceito polissêmico, que tem apenas uma característica constante: sua permanente construção.

Julga-se necessário, então, iniciar uma exposição do conceito de lugares de memória de Nora, seguido pela elucidação do conceito geográfico de lugar. Trabalhar-se-á, ainda, a distinção dos conceitos de lugar e espaço, necessária para elucidação do tema por serem, segundo Tuan, conceitos indissociáveis. Alicerçado então nas definições desses termos, algumas críticas à formulação da ideia de lugares de memória por Pierre Nora serão realizadas para então produzir um campo de discussão que seja fértil para ancorar a produção de um novo conceito: ao invés de nos determos na expressão lugares de memória, pretendemos apresentar uma circunscrição que possibilite um entendimento da nossa proposta, em termo de lugares de memórias.

Queremos advertir que não se trata simplesmente de uma mudança de terminologia acerca do uso da palavra memória. O nosso entendimento quando enveredamos pela expressão “memórias” nos situa em um campo epistemológico distinto, que açambarca quaisquer vestígios, rastros, restos, sem nenhum processo seletivo prévio, que nos aponte para a existência de sinais de vida, seja nas formas consideradas desagradáveis ao olhar, pela condição de decadência, seja nas formas apazíveis próprias do embelezamento estético, segundo critérios valorizados para uma época e, sobretudo, para um determinado segmento da sociedade.

Sendo assim, estamos considerando, entre as várias possibilidades, no mínimo dois níveis de produção de memória, que concernem à experiência daqueles que foram desterritorializados de seus *habitats*, por uma exigência da revitalização e àqueles que sentem-se “muito à vontade” para circular nos espaços recém formulados, caracterizados, sobretudo, pela sofisticação e adequação de convivência, apenas para quem dispõe de alto poder de consumo, conforme assinala Brown (2019).

Vendo a questão por esse prisma, queremos sinalizar que o processo de revitalização se alinha perfeitamente às prerrogativas do neoliberalismo, uma vez que consiste em uma transformação de espaços urbanos visando a obtenção de lucros, seja pela indústria do turismo, ou mesmo pela criação de espaços de lazer e também pela elevação de taxas e impostos.

É notório que, em função de interesses, cria-se um fosso intransponível entre uma classe social que outrora interagiu e tinha como referência os espaços degradados e em ruína e o novo cenário. Por isso, são produzidas duas versões de memórias sobre um mesmo lugar, visto que consideramos que, embora haja a transformação pela revitalização, o lugar conservará nuances do que foi outrora.

As memórias construídas por meio das subjetividades dos atores sociais, as quais podem tomar como base esses lugares de memória que, se foram concebidos no passado visando perpetuar determinadas memórias nacionalistas e ideológicas, acabam por ficar em segundo plano, ou seja, invisíveis. Com frequência, a memória produzida por um segmento social protegido, acaba por sucumbir à memória de pessoas que são desalojadas de seus espaços habitacionais, cujas vozes não são reconhecidas nem validadas. Esse processo de ocultamento decorre de novas dinâmicas sociais que dotam esses *loci* espaciais de valor, estabelecendo então novos sentidos para esses lugares, que, às vezes, pouco se relacionam com as memórias que os fundaram. Sendo assim, existem configurações monumentais e produções de memória que deixam de ser lugares de memória podendo ser considerados, em outra acepção, lugares de memórias.

Em face do exposto, traça-se um paralelo do conceito de lugares de memórias com o plano de revitalização conhecido como Projeto do Porto Maravilha, que enfileira uma série de reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro, fazendo eco à grande reforma que praticamente traçou novos contornos e novas possibilidades de circulação para o centro da cidade.

Queremos assim, chamar atenção, para o fato de que em todos os projetos de reforma, dos menores aos maiores, existem sempre interferências no contexto das relações sociais, principalmente no tocante aos habitantes de espaços condenados ao desaparecimento. Nesse sentido é importante destacar que as memórias (tanto oficiais, quanto subterrâneas) dos processos de revitalização, devem ser analisadas pelo fato de conter nuances de transformações objetivas e subjetivas, as quais revelam tanto o processo de gentrificação quanto a produção de sentido a partir dos vestígios persistentes nos escombros.

Os vestígios que são significados fazem alusão a um espaço entendido como lugar de memória, mas que produziu, pela dinâmica dos atores sociais (tanto os removidos, quanto os novos), lugares diferentes, desdobrando-se em diferentes possibilidades de memórias, inclusive às memórias impedidas, conforme postulou Ricoeur (2007), ou memórias subterrâneas, na acepção de Pollak (1989).

## 2. BREVE REFLEXÃO SOBRE OS LUGARES DE MEMÓRIA

O conceito de lugares de memória cunhado por Pierre Nora (1991) é extremamente ideológico e repleto de nacionalismos que não são de nenhuma forma neutros, visto terem sido criados, inventados ou mesmo reconstruídos para servir aos propósitos de unificação de um Estado-nação que vivia ante a ameaça de um esfacelamento de suas tradições, de seus valores e, sobretudo, de uma identidade constituídas em moldes nacionalistas.

A criação do termo lugares de memória foi muito importante para a conformação de uma identidade política da nação francesa e funcionou como uma base para a constituição da história nacional dos cidadãos franceses, fazendo parte de um conjunto de processos altamente seletivos, no sentido de valorizar a França como um país irradiador de cultura e que retomasse o *status quo*, um tanto abalado, de capital do mundo.

Pierre Nora, em sua grande obra *Les Lieux de mémoire*, originalmente proposta em sete volumes, produzida em uma década, cunha o conceito de lugares de memória no texto que abre o primeiro volume, de maneira bem contundente, afirmando que o desaparecimento dos meios de memória é uma questão imperiosa para a construção de lugares de memória que ancorem a memória nacional, construída, durante séculos, considerando representativos desses lugares os símbolos marcantes, celebrações, emblemas, monumentos e comemorações, como também discursos, arquivos, testamentos, dicionários e museus. Em certo sentido, estamos diante de uma proposta nostálgica pela qual Nora pretende recompensar a perda dos meios de memória, pela oferta dos lugares de memória, conforme podemos depreender da crítica feita por Andreas Huyssen (2000).

Em uma profunda crítica ao conceito, Enders (1993) afirma que, logo na apresentação do volume III, da obra compactada, intitulado *Les France*, o autor define os lugares de memória como “toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, da qual a vontade dos homens ou o trabalho do tempo fez um elemento simbólico do patrimônio da memória de uma comunidade qualquer” (p. 129). Essa acepção de lugares de memória será considerada nas duas vertentes abordadas, até então, no contexto das reformas urbanas.

É possível notar então que Nora apresentou as seguintes características na sua formulação acerca dos lugares de memória: material, imaterial e simbólico. Material pela memória apreendida geograficamente por seu aspecto demográfico, desde que investidos de uma aura simbólica. Imaterial pelo seu caráter funcional de alicerçar memórias coletivas, garantindo sua transmissão e sua solidificação; simbólico por ressaltar essas memórias coletivas em seus lugares de memória, acontecimentos e experiências, que passam a ser compartilhados por todos, mesmo aqueles que não presenciaram ou sequer tinham nascido na época do fato. Nota-se que em seu aspecto simbólico, é afirmada a existência de uma aura simbólica, ou seja, um aspecto sagrado atribuído por grupos e coletividades a determinados lugares de memória que nos remetem à sacralização, que por si mesma carrega uma ideia de inquestionabilidade, irrefutabilidade.

Nota-se, assim, que os lugares de memória concerniam a um projeto conservador, que visava a preservação de um passado memorável ilusório, para uma França que se via diante de um multiculturalismo proveniente da modernidade e principalmente de uma globalização crescente.

Era um momento em que existiam profundas dúvidas sobre o que era ser um cidadão francês, ou seja, um momento em que uma identidade francesa estava em questão, principalmente em razão da independência de suas colônias e do grande fluxo de imigrantes para o país que, apesar de terem nacionalidade francesa, traziam outras nuances culturais, como por exemplo, os argelinos, que são franceses, mas em sua maioria são seguidores da religião islâmica, o que, para os franceses representa uma grande contradição de sua filiação à religião cristã.

As principais críticas sobre esse conceito estão centradas no seu caráter conservador, ideológico, que tinha como finalidade reforçar o nacionalismo francês e criar espécies de âncoras memoriais para uma nação francesa. Entretanto, constata-se que somente alguns aspectos da memória francesa são comemorados, eclipsando-se muitos acontecimentos e memórias as quais não se tinha o interesse de manter como memórias nacionais, como por exemplo, as ocorrências sangrentas da I Guerra Mundial ou a Guerra da Argélia.

É possível traçar um paralelo então com a afirmação de Gondar (2016, p. 24), quando afirma que a memória social é um conceito eminentemente ético e político, destacando que “recordar (...) não é somente interpretar, no presente, o já vivido; a escolha sobre o que vale ou não ser recordado funciona como um penhor e, como todo penhor, diz respeito ao futuro”. Assim, Nora penhora memórias consideradas negativas, inaceitáveis, repudiadas para a construção da história francesa visando um futuro cidadão francês repleto de memórias virtuosas e honradas. Eis o caráter seletivo do conceito de lugares de memória que oblitera a possibilidade de pensarmos em lugares de memórias.

Pretende-se então, a partir de agora, realizar uma análise do termo lugar por meio da Geografia, uma disciplina que muito se debruçou sobre o espaço e seus desdobramentos, mas não só sobre ele, também realizando diversos estudos sobre paisagem, região e principalmente os lugares.

Julga-se pertinente, então, entender o conceito geográfico de lugar por meio de um viés vinculado a uma corrente da geografia denominada geografia humanista, que se propõe a estudar o espaço e suas relações entre homem e meio ambiente, focando-se principalmente na questão da percepção do homem sobre o meio que o cerca e suas percepções e experiências acerca dessas interações.

Milton Santos (1985) afirma que o espaço é o *locus* da reprodução das relações sociais de produção, devendo ser percebido como realidade objetiva, como produto social em permanente processo de mutação, tendo os atores e suas dinâmicas, ou seja, a dinâmica da sociedade como ordenadora da compreensão dos efeitos dos processos. Ainda segundo Santos (2014), deve-se considerar o espaço em si como um agrupamento indissociável do qual fazem parte, por um lado, objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais. Por outro lado, existe a vida que os complementa e os anima, sendo esse o aspecto da sociedade em constante movimento.

Assim entendemos que não é possível desassociar o conteúdo da sociedade de sua forma, ou seja, dos objetos geográficos dispostos no espaço, pois cada forma traz consigo uma parte do conteúdo dessa própria sociedade. Dessa maneira, Santos (2014, p. 30-31) afirma que, ao pensarmos dessa maneira, o espaço é “um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois, têm um papel na realização social”. A partir dessas profícuas ideias, estamos diante de um rico material para fomentar as análises que pretendemos entre as duas categorias de lugares: degradados e em ruínas, revitalizados e embelezados.

Dessa maneira, considerando um espaço como pano de fundo para as relações sociais de produção, como um conjunto interdependente entre objetos geográficos, naturais e sociais, em contínuo movimento por meio da vida que o complementa e garante esse dinamismo, podemos então enunciar o conceito de lugar na geografia humanista.

Primeiramente deve-se compreender que não existe lugar sem espaço, mas existe espaço sem lugar. Sobre essa questão, Tuan (2013) afirma que não se pode definir lugar sem considerar o espaço onde é constituído, ou seja: pensar o lugar e suas transmutações implica necessariamente ter em mente a dimensão do espaço.

Na verdade, o lugar é uma construção histórica, produzida por atores sociais que se incorpora ao *topus* espaço. Frequentemente confunde-se no discurso do senso comum os conceitos de lugar e espaço, sendo tratados como sinônimos ou mesmo de maneira indevida.

Segundo Tuan (2013), espaço possui uma significação mais abstrata que lugar, pois primeiro contempla-se um espaço indiferenciado, como qualquer outro, que então transforma-se em lugar à medida que o conhecemos e assim o dotamos de algum tipo de valor.

Esses lugares, que são elaborados no espaço, ao passo que são dotados de valor, criam a própria noção do conceito geográfico de lugar no espaço. Mais uma vez, recorremos a Tuan (2013) que contrapõe os conceitos de espaço e lugar afirmando ainda que, a partir da segurança e estabilidade do lugar, tomamos ciência da amplitude, da liberdade e da ameaça do espaço, e vice-versa.

Tuan (2013) suscita a criação do lugar por meio do tempo através de três abordagens distintas: na primeira ele afirma o lugar como sendo uma pausa na corrente temporal, ou seja, um conceito estático, pois se o espaço estivesse em constante mudança, seria impossível desenvolver algum sentido de lugar. Ao abordar o caso dos nômades, que não estariam arraigados a nenhum lugar específico no espaço, por exemplo, o autor apresenta a sensação de lugar em duas escalas: os acampamentos e o território por onde se deslocam sazonalmente.

A segunda abordagem diz respeito à pergunta: quanto tempo é necessário para que possamos conhecer um lugar? Dessa forma pode-se, de maneira vagarosa, desenvolver um sentimento de lugar a partir de experiências, repetidas dias após dias, anos após anos. “É uma mistura singular de vistas, sons e cheiros, uma harmonia ímpar de ritmos naturais e artificiais, como a hora do Sol nascer e se pôr, de trabalhar e brincar” (TUAN, 2013, p. 224). Extrapolando a dimensão proposta, podemos afirmar que sentir um lugar é registrado pelos nossos músculos e ossos, exemplificando com o caso do marinheiro que adapta seu modo de andar de maneira peculiar devido ao movimento de um navio em alto mar.

Entretanto, nem só lentamente pode-se dotar de valor um lugar no espaço. Uma experiência breve, mas intensa, também pode criar lugares. O autor ratifica isso por meio de uma contundente afirmação: “Um homem pode se apaixonar à primeira vista por um lugar como também por uma mulher” (TUAN, 2013, p. 225). Ou seja, por meio de experiências, que podem ser curtas, porém profundas e marcantes também é possível criar lugares. Portanto, a qualidade e a intensidade das experiências pode ser mais importante do que somente a duração.

A terceira abordagem diz respeito ao sentimento de arraigamento inconsciente pelo qual nos identificamos com um lugar e sentimos que esse é nosso lar e o de nossos antepassados. O autor afirma ter pouco a ver com o ato de estar enraizado efetivamente em um lugar, mas sim conceber o lugar como lembrança de tempos passados. Devido a uma necessidade de se voltar ao passado para buscar um sentimento de identidade, fugindo da fugacidade do presente, criam-se lugares de nostalgia e conservação, que em parte se aproximam dos lugares de memória de Nora.

Propõe-se, então, pensar não em um lugar de memória, mas sim em um lugar de memórias. A princípio essa simples pluralização da palavra memória pode dar a impressão de uma diminuta diferença final na conceituação *per se*, mas realizando uma análise mais aprofundada dessa modificação é possível notar aspectos significativos que podem alterar sua significação.

Primeiramente devemos pensar no lugar, segundo exposto anteriormente por Tuan, como algo subjetivo, ou seja, algo inerente a cada um dos atores sociais que compõem o espaço. A partir daí podemos então compreender os lugares a partir de experiências e de vivências subjetivas. Dessa maneira, torna-se incoerente pensar em um lugar de memória, institucionalmente criado, visando difundir somente ideologias ou aspectos nacionalistas. Como um lugar de memória material pode-se pensar em um monumento, por exemplo, relacionado a uma grande conquista nacional repleta de ideologias e ideais nacionalistas que pode ser um lugar de memória se, conforme exposto anteriormente, estiver investido de uma aura simbólica mantida pelos atores.

Contudo, para determinados atores esse mesmo monumento pode ser um lugar de memórias a partir de determinadas experiências que ocorreram ou mesmo por meio de um longo período de vivência nesse lugar, que o dotaram de valor e registraram memórias específicas individuais desse sujeito relacionadas a esse monumento. Essas memórias não dizem respeito ao monumento em si, nem a sua significação, mas sim a memórias que a partir de experiências do ser humano, nessa fração do espaço, suscitam memórias pessoais e subjetivas que nada tem a ver com os interesses atrelados a memória a ser eternizada, na rubrica de memória oficial, nesse monumento.

Da mesma forma, os lugares de memória imateriais por seu caráter funcional, como um manual de aula ou um testamento, por exemplo, podem perpetuar outras memórias que não aquelas que foram idealizadas em sua concepção, transportando outras memórias que não só aquelas que se deseja cristalizar, ou seja, em seu caráter polissêmico, a memória é sempre a produção de um sentido, entre os múltiplos possíveis.

Simbolicamente, torna-se ainda mais fácil visualizar uma descaracterização de sua função original, de perpetuar determinada memória através de um símbolo, como por exemplo, um grande feriado nacional que comemora a independência da república. Simbolicamente seria uma data de comemoração da independência da república brasileira, uma comemoração cívica em respeito à pátria. Atualmente esperam-se os feriados sem ao menos saber os motivos de sê-los, simplesmente pelo fato de serem feriados, os quais são utilizados para outros fins que não o do trabalho e por isso tão aguardados. Assim, pode-se lembrar de uma memória peculiar ocorrida em uma viagem, sem ao menos lembrar-se em momento algum que se tratava de um feriado nacional de comemoração cívica.

Constata-se, dessa maneira, a multiplicidade de memórias, de diferentes atores que podem estar atreladas a apenas um lugar de memória, que pode não cumprir mais com sua função de manter vivas ideologias e patriotismos, mas sim dar lugar a outras memórias que estão ligadas com um determinado lugar específico que existe no espaço e que por meio da subjetividade de cada ser humano que o dota de valor e cria memórias dali.

Tencionam-se, então, o uso do conceito com o termo memória no plural para assim indicar que se está tratando de memórias subjetivas e não de apenas uma memória cristalizada, afinal, os lugares só são construídos no espaço por meio de experiências e sensações que dotamos de valor ou significação por intermédio de vivências que se dão no âmbito das relações, das formas, das funções, das estruturas, dos processos e a partir dos sentidos, movimentos e sensações, que, colocando, em outras palavras, só existem em um complexo agrupamento do qual fazem parte no espaço e que, caso sejam dotados de valor, tornam-se então um lugar de memórias.

O caso específico da revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, o Projeto Porto Maravilha, consiste em um processo de transformação urbana de um cenário da cidade em um outro cenário, ou seja, de um cenário original historicamente considerado degradado, degradante, perigoso e improdutivo, em um novo cenário visando uma nova estética voltada para uma outra camada econômica e social da população da cidade.

Temos dessa forma que o Projeto Porto Maravilha foi uma proposta de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, revitalização essa, que já em seu próprio termo suscita algumas considerações: o próprio termo já traz à tona uma discussão uma vez que, em consonância com o que traz Oliveira (2001), o nome por si só, já trai seu significado, pois pressupõe que antes ali não havia vida. O entendimento que dá suporte a uma revitalização enquadra, conforme propõe Butler (2015), um conjunto de pessoas em uma rubrica, cuja vida tem valor questionável e sequer merecem ser enlutadas, caso desapareçam. Devido a esse enquadramento, removem-se os pobres, pessoas adultas em situação de abandono social, profissionais do sexo, bares considerados de má-fama com seus frequentadores, botecos com precária higiene, repúblicas de estudantes e pensões baratas, que são substituídos por novos cenários os quais, acabam por esvaziar a história de quem viveu lá.

Portanto ignora-se aspectos da subjetividade dos atores locais, que habitam seus nichos no interior do *locus* urbano. Cabe salientar que o esvaziamento é consequência de uma política bem planejada que em sua realização estabelece uma fronteira para que apenas a uma categoria de pessoas seja permitida a circulação, utilização e vivência nesses novos espaços. Os mesmos agentes que se encarregam da manutenção de proteção e segurança de um setor da elite econômica, funciona também para manter afastadas as pessoas consideradas indesejáveis.

Isto posto, as remoções e modificações urbanas violentam diretamente os atores locais, pois, modificam-se lugares do espaço urbano dotados de valor que faziam parte de suas memórias e, por extensão, de suas vidas que são silenciadas, não só pelo processo de reassentamento em regiões longínquas de suas vivências anteriores, como também em decorrência do baixo poder de consumo.

A partir dessa ideia, pode-se pensar, a título de ilustração, no monumento ao Barão de Mauá. A princípio, no início do século XX foi inaugurado na Avenida Central, atual Avenida Rio Branco (na época principal avenida da cidade), para prestigiar um dos responsáveis pela Estrada de Ferro Mauá, a primeira ferrovia no Brasil.

Entretanto, motivado pela construção do Elevado da Perimetral, o monumento foi removido, retornando, após restauração a sua localidade na Praça Mauá somente em 2015, com o final das obras do Projeto Porto Maravilha e a fim de celebrar o 450º aniversário da Cidade (DIAS, 2015).

A partir daí, pode-se refletir então que o monumento, originalmente criado para perpetuar a lembrança de uma determinada memória específica, passou a habitar o esquecimento; atualmente, apesar de nomear essa praça e após restauração e retorno ao seu local, o monumento, por si mesmo, não ativa o dispositivo da rememoração. De forma contrária, hoje as memórias construídas pelos seres humanos que visitam esse espaço não carregam uma memória nacionalista de um dos responsáveis pela primeira ferrovia do país; carregam todo o embelezamento desse novo cenário revitalizado, tiram *selfies* com o Museu do Amanhã ao fundo, com esculturas efêmeras em forma de *hashtags* com dizeres como “Cidade Olímpica” e “Rio te amo”, praticamente ignorando a existência do monumento e da praça que tem direta correlação com ele e seu intuito de perpetuar uma memória específica. Entretanto, não estamos aqui advogando a favor da exaltação do monumento, apenas sinalizando os percalços do seu destino.

A praça Mauá em si, após o Projeto do Porto Maravilha, tornou-se uma espécie de interface entre o Museu de Arte do Rio, o Museu do Amanhã e o *Boulevard* Olímpico, se tornando então um novo lugar. Antes, cenário composto por uma praça degradada e sequer frequentada pela sensação de insegurança causada por seus atores sociais, como pessoas adultas em situação de abandono social e profissionais do sexo, por exemplo. Entretanto, após sua revitalização, a praça se tornou um lugar turístico onde ocorrem eventos culturais e *shows*, notoriamente destinados a outros tipos de atores sociais.

Poder-se ia então utilizar o conceito de lugares de memória de Nora ao afirmar que o monumento seria um *lieux de mémoire*, material, na forma de um monumento construído com a finalidade de manter viva a memória de uma pessoa importante para o estado-nação brasileiro. Porém, a partir desse embelezamento pelo qual o espaço passou e por esse novo cenário criado, novos atores passam a frequentar esse lugar e criam-se novas memórias, ou seja, cria-se um lugar de memórias subjetivas - que de maneira audaciosa chamaremos de *lieux de mémoires*. Essas memórias, então, seriam memórias, coletivas ou individuais, dos atores que compartilham e participam daquele espaço o dotando de algum tipo de valor, não estando mais atreladas ao monumento que ali permanece agora restaurado e altivo, porém oculto diante de um cenário que possui uma série de formas modernas e esteticamente belas.

Quanto aos antigos atores do imemorial cenário, esses perdem seus lugares de memórias, sendo removidos direta e indiretamente de seus nichos, onde viviam e “sobre-viviam”, mas sem que fossem completamente apagados os vestígios de suas existências. Quer dizer, em algum momento esses vestígios que clamam por sentido, falarão por si, como aconteceu em uma região próxima conhecida como Cais do Valongo e Cemitério dos Pretos Velhos, que apesar de todos os esforços das políticas públicas para soterrarem fisicamente e subjetivamente esses lugares, os mesmos fizeram uma aparição triunfal, se imiscuindo de forma altiva, tanto nos monumentos do seu entorno, quanto lembrando aos visitantes que por ali passaram vidas.

### 3. PARA FINALIZAR

As veredas traçadas em nossa reflexão nos encaminharam para a problematização do conceito de lugares de memória que, da mesma maneira que o conceito geográfico de lugar, acabou tornando-se de uso cotidiano e por isso ambos acabaram utilizados sem o conhecimento de seus contextos e suas verdadeiras significações, ou seja, constatamos uma inflação exacerbada do uso desses conceitos, o que ao invés de contribuir na sua difusão, representou um grande prejuízo.

Dessa maneira, primeiramente esgarçamos os conceitos de lugares de memória de Nora, e do conceito geográfico de lugar de Tuan, tentando circunscrever bordas e fronteiras para possibilitar uma apreensão desses conceitos, no âmbito da nossa proposta. Para tanto, foi necessário ainda distinguir os conceitos de lugar e espaço, por serem indissociáveis e por serem frequentemente confundidos, como também o conceito de lugares de memória em sua acepção singular, demonstrando, assim, a sua parcialidade e seu aspecto compensatório.

Em seguida, realizamos algumas reflexões críticas ao conceito de Nora de modo que foi possível entender o contexto no qual o autor criou o termo e quais finalidades ele vislumbrava ao fazê-lo em sua época.

Por conseguinte, abordamos então a questão pertinente ao trabalho exposta no seu título: a necessidade do uso do conceito pluralizado que expressasse as múltiplas sensações, experiências e memórias dos atores sociais que, de maneira subjetiva dotam certos objetos materiais ou imateriais de algum tipo de valor.

Partindo-se de uma reflexão discursiva, tem-se que a marcação de plural, ao ser utilizado, indica flexão de número nas palavras. Portanto, ao se utilizar lugares de memória, em que memória se encontra no singular, pressupõe-se que o lugar remete a apenas uma memória, ao passo em que ao se utilizar a marcação indicativa de plural, realiza-se uma grande mudança conceitual já que o lugar de memórias passa a representar não somente uma memória, mas sim múltiplas memórias relativas aos atores e suas subjetividades consideradas, nesse caso, as duas vertentes de lugares que focalizamos.

É importante frisar que não se espera que essa discussão seja encerrada aqui, mas sim que seja levada à frente de maneira a levantar novas problemáticas, pois não consideramos a questão encerrada em nossa reflexão.

## REFERÊNCIAS

- [1] BENCHIMOL, J. L. Pereira Passos: um Haussmann tropical. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.
- [2] BROWN, W. Nas ruínas do neoliberalismo. São Paulo: Politeia, 2019.
- [3] BUTLER, J. Quadros de guerra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.
- [4] DEBARY, O. Antropologia dos restos: da lixeira ao museu. Pelotas: Um2, 2017.
- [5] DEL BRENNA, G. R. O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Rio de Janeiro: Index, 1985.
- [6] DEN BOER, Pim. Loci memoriae - Lieux de mémoire. In: Erll, Astrid; Nünning, Ansgar. A companion to cultural memory studies. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 2010.
- [7] DIAS, Vera. Catálogo: Barão de Mauá. Inventário dos monumentos do RJ. Rio de Janeiro: 2015. Disponível em <http://www.inventariodosmonumentosrj.com.br/index.asp?iMENU=catalogo&iiCOD=83&iMONU=Bar%C3%A3o%20de%20Mau%C3%A1>. Acesso em 21.07.2018.
- [8] ENDERS, Armelle. Les Lieux de mémoire, dez anos depois. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol. 6, n.11, 1993.
- [9] GONDAR, J. Cinco proposições sobre memória social. In: DODEBEI, V; FARIAS, R. F.; GONDAR, J. Por que memória social? Rio de Janeiro: Híbrida, 2016
- [10] HAUSSMANN, E. Le Paris du Baron Haussmann: Paris sous le second empire. Paris: SEESAM-RCI, 1991.
- [11] HUYSEN, A. Seduzidos pela memória. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.
- [12] NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, v.10, 1993.
- [13] OLIVEIRA, F. Aproximações ao enigma: que quer dizer desenvolvimento local? São Paulo, Pólis; Programa Gestão Pública e Cidadania/EAESP/FGV, 2001.
- [14] POLLAK, M. Memória, esquecimento e silêncio. Estudos Históricos. v. 2, n. 3, 1989.
- [15] PROUST, M. No caminho de Swann. São Paulo: Globo, 2006.
- [16] RICOEUR, P. A memória, a história, o esquecimento. Campinas: EdUnicamp, 2007.
- [17] SANTOS, M. Espaço e método. São Paulo: Nobel, 1985
- [18] SANTOS, M. Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Edusp, 2014.
- [19] TUAN, Y. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. Londrina: Eduel, 2013.

# Capítulo 12

## *Interface Rural-Urbana no Território: Cenários possíveis a partir de perspectivas de agentes e de categorias territoriais*

*Letícia Thurmann Prudente*

**Resumo:** O objetivo do artigo é apresentar uma proposta metodológica desenvolvida que buscou o reconhecimento e a análise da interface rural-urbana como uma categoria territorial intermediária entre as questões dicotômicas de rural e urbano no território contemporâneo. A proposta é contrapor a ideia hegemônica de priorizar as questões urbanas como positivas e inevitáveis no território, compreendendo as múltiplas facetas do território. Apresenta-se os métodos desenvolvidos com base em abordagens interdisciplinar, sócio-espacial e interescalar, voltados a descrição das perspectivas de agentes-chave (comunidade de assentados e gestores públicos), a criação de categorias territoriais da interface rural-urbana e a construção cenários possíveis, destacando a aplicação dos mesmos em três cenários mais representativos. Espera-se contribuir com novas abordagens entre o territorial e o rural, voltadas a processos mais participativos e democráticos de planejamento territorial.

**Palavras-chave:** interface rural-urbana, movimento social do campo, planejamento territorial e metodologia de análise territorial

## 1. INTRODUÇÃO

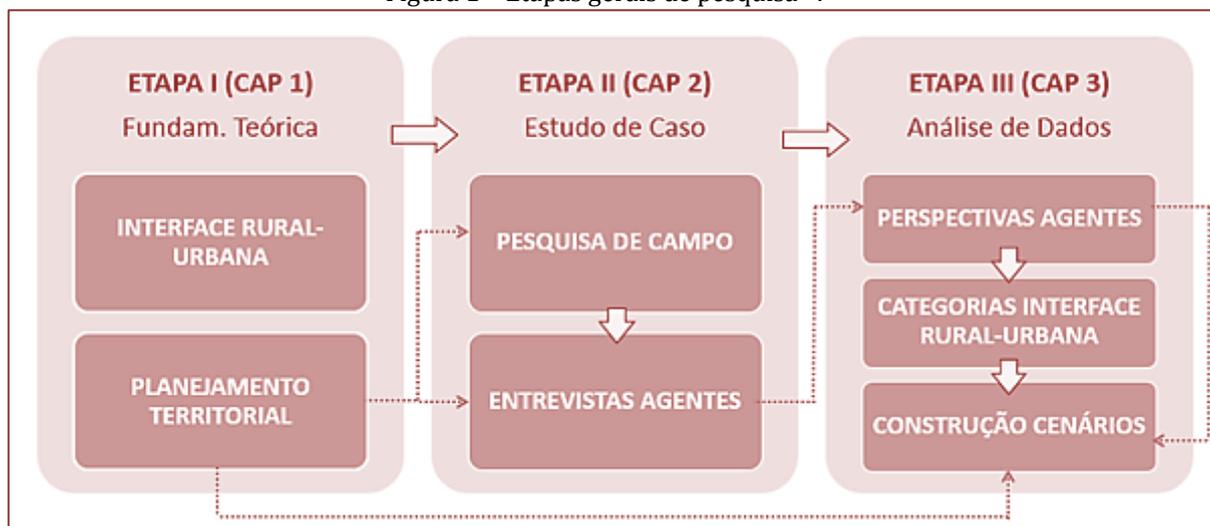
O objetivo do artigo é apresentar uma proposta metodológica desenvolvida que buscou o reconhecimento e a análise da interface rural-urbana como uma categoria territorial intermediária entre as questões dicotômicas de rural e urbano no território contemporâneo. Esta metodologia foi o resultado da tese de doutorado intitulada “Interface Rural-Urbana: contribuições para o planejamento territorial no Brasil - caso do Assentamento Rural Marapicu na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, desenvolvida entre 2013 e 2017, no Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A proposta é contrapor a ideia hegemônica de priorizar as questões urbanas como positivas e inevitáveis no território, dentro de um planejamento territorial que lida apenas com o antagonismo entre rural e urbano, compreendendo e reconhecendo as múltiplas facetas do território.

Os procedimentos metodológicos priorizaram métodos voltados às abordagens interdisciplinar, sócio-espacial e interescalar, visando a possibilidade de aplicação em processos mais participativos e democráticos de planejamento territorial que incluam diferentes atores sociais da cidade e também do campo. Será apresentada a metodologia desenvolvida, dentro das etapas gerais da pesquisa de tese, com destaque aos métodos que sistematizaram as perspectivas dos agentes-chave (comunidade de assentados e gestores públicos) sobre o território do estudo de caso, criaram categorias territoriais de análise da interface rural-urbana e principalmente construíram cenários possíveis sobre os distintos focos de entendimento em relação às questões de rural e/ou urbano na realidade sócio-espacial analisada. Destaca-se a aplicação desses métodos através da descrição de três cenários mais representativos da interface rural-urbana no estudo de caso.

## 2. METODOLOGIA DESENVOLVIDA

A metodologia foi desenvolvida ao longo das três etapas gerais da pesquisa da tese, que também estruturaram os seus três capítulos: I) Fundamentação Teórica; II) Estudo de Caso e III) Análise de Dados. A primeira etapa foi fundamental para a definição do conceito de interface rural-urbana a ser aplicado na pesquisa e a segunda para a definição dos métodos e suas aplicações. A última etapa, a ser descrita de forma geral nesse artigo, foi chave para a sistematização e análise dos dados levantados como um exercício metodológico de análise da interface rural-urbana no território. A figura 1 mostra as interligações entre essas etapas gerais e suas respectivas fases.

Figura 1 – Etapas gerais de pesquisa<sup>38</sup>.



<sup>38</sup> Todas as figuras do artigo correspondem à referência Prudente (2017).

A primeira etapa teve como base uma pesquisa bibliográfica focada nos temas e discussões sobre a interface rural-urbana e o planejamento territorial no Brasil, buscando incluir os atores sociais do campo como os novos agentes atuantes no território em diferentes escalas. A definição do conceito de interface rural-urbana foi relacionada diretamente ao conceito de território como espaço apropriado por agentes que disputam e produzem espaços na cidade e no campo (HARVEY, 2005; LEFEBVRE, 1999). Conceitos existentes e correlatos à definição de interface rural-urbana no território foram abordados, bem como sua possível aplicação no planejamento territorial no Brasil, tais como periurbano, borda urbana, franja rural-urbana, coroas periurbanas e áreas de transição rural-urbana (PRYOR, 1969; BRYANT et al., 1982; RANDOLPH, 2005; MIRANDA, 2008). A fim de abranger a multiplicidade do território e os atributos relacionados às distintas perspectivas dos agentes, visando extrapolar a dicotomia rural-urbana e os casos restritos às áreas periféricas das cidades, também se buscou como referência os estudos sobre as tipologias de fronteiras entre rural e urbano no território de municípios transfronteiriços no Brasil (CATAIA, 2010). De acordo com as distintas perspectivas dos agentes exploradas em cenários possíveis, o conceito de interface rural-urbana ficou definida como:

“Um conjunto de elementos territoriais, possível de ser identificado como uma unidade territorial, a qual apresenta características plurifuncionais e múltiplas, coexistentes entre as heterogeneidades rurais e urbanas em um mesmo espaço apropriado, tanto em área urbana quanto em área rural ou periurbana.” (PRUDENTE, 2017, p.56).

Na segunda etapa, esse conceito e a contextualização sobre o planejamento territorial, sobretudo na escala metropolitana, orientaram a seleção do estudo de caso e a forma como se poderia levantar os dados de campo de forma a considerar as múltiplas escalas e categorias do território, assim como as heterogeneidades rurais e urbanas no território, a partir das distintas perspectivas de agentes-chave selecionados, no caso a comunidade de assentados e os gestores públicos que trabalhavam com o planejamento territorial das escalas municipal e metropolitana. Foi selecionado como estudo de caso um dos mais antigos assentamentos rurais da Reforma Agrária do estado do Rio de Janeiro, o Assentamento Marapicu, existente desde 1985 e situado na borda urbana metropolitana, no município de Nova Iguaçu. Além disso, este município se caracteriza por diversos conflitos sócio-espaciais ao longo do processo de ocupação do território, como o fato de ter retirado totalmente a área rural de seu plano diretor em 1997, assim como a maioria dos municípios metropolitanos no Brasil. Porém, em 2008<sup>39</sup>, na última revisão do plano diretor esta situação se reverteu, graças à participação da população rural, principalmente da comunidade do assentamento citado, pois não conseguiam regularizar a área por ser urbana. A pesquisa de campo, de cunho etnográfico, durante dois anos, destacou esta situação através de uma caracterização do contexto sócio-espacial e histórico do território em diferentes escalas de planejamento. Para tanto, foram aplicadas entrevistas estruturadas e semiestruturadas com agentes selecionados, associadas a cartografias para a montagem de recortes territoriais e imagens fotográficas.

Na terceira e última etapa, foram sistematizados os dados levantados em campo, associando-os às discussões teóricas desenvolvidas na primeira etapa, a fim de caracterizar a interface rural-urbana no território do Assentamento Marapicu em diferentes escalas territoriais. As três fases dessa etapa correspondem aos três métodos desenvolvidos e aplicados: 1) Perspectivas dos agentes; 2) Categorias territoriais e 3) Construção dos cenários. Conforme mostra a figura 1, estas fases são subsequentes, pois a primeira serviu como referência para a segunda e ambas formaram a base de representação para a terceira. Será descrito como foram desenvolvidos estes métodos de forma geral, com ênfase à Construção dos cenários.

### 3. PERSPECTIVAS DOS AGENTES

As perspectivas dos agentes foram descritas na pesquisa de tese a partir de dois grupos de agentes-chave: (i) COMUNIDADE, mais voltada às questões rurais: relativo ao grupo de famílias assentadas de Marapicu, sobretudo as pessoas envolvidas com as relações exteriores ao grupo, relativas às políticas públicas urbanas em prol do reconhecimento das áreas rurais do Município; e (ii) GESTORES PÚBLICOS, mais voltados às questões urbanas: relativo às pessoas que trabalhavam diretamente com o planejamento territorial na escalas municipal e metropolitana. Estes foram considerados os grupos que melhor

<sup>39</sup> O atual Plano Diretor (Lei nº 4.092/2011) reinseriu grande parte da área rural que havia sido retirada na revisão do plano de 1997 (NOVA IGUAÇU, 1997; 2011).

explicitavam os conflitos e as tensões entre as áreas estabelecidas no Município como rurais e/ou urbanas, selecionados dentro da rede de agentes que atuavam no território do Assentamento Marapicu.

Para ambos os grupos foram aplicadas entrevistas semiestruturadas, com questões relativas ao entendimento de fortalezas, fraquezas, oportunidades e ameaças do Assentamento, de acordo com o método de análise FOFA (Fortaleza, Oportunidade, Fraqueza e Ameaça) ou *SWOT* (*Strength, Weakness, Opportunity e Threat*)<sup>40</sup>. Este método é normalmente utilizado tanto por gestores públicos quanto pelos movimentos sociais no Brasil. Com base em trabalhos de Reyes (2015), o método FOFA foi associado ao processo de construção dos cenários, como instrumentos aplicados na área de Planejamento Urbano e Regional, diferentemente de como é aplicado no Planejamento Estratégico<sup>41</sup>. Para tanto, as respostas foram organizadas por meio de um gráfico de cruzamentos de dois eixos com polaridades antagônicas. O primeiro eixo associava os aspectos internos (Fraquezas e Fortalezas) ou externos (Ameaças e Oportunidades) apontados pelos agentes, enquanto o segundo eixo associava os pontos negativos (Fraquezas e Ameaças) e positivos (Fortalezas e Oportunidades). A figura 2 mostra a montagem desse gráfico.

Figura 2 - Gráfico FOFA.



As Fortalezas simbolizavam os aspectos internos e positivos internos associados ao lugar, os quais garantem certa identidade a ser mantida e reforçada, enquanto as Fraquezas, por outro lado, simbolizavam os aspectos internos e negativos, associados às características que desqualificavam o lugar. As Oportunidades e as Ameaças simbolizavam os impactos positivos e negativos, respectivamente, relacionados aos aspectos externos relevantes, os quais caracterizavam questões macro e que não estavam presentes diretamente no local, mas que poderiam ter um impacto direto em uma tomada de decisão. De acordo com Reyes (2015), estas classificações não são rígidas, pois podem ser reposicionados ou modificados, de acordo com diferentes pontos de vista ou situações ao longo do tempo. Tais pontos de vistas foram associados às perspectivas dos agentes nesta pesquisa.

A sistematização das questões apontadas nas entrevistas ocorreu através da associação de algumas palavras representativas das questões mais relevantes, denominadas palavras-chave. Estas palavras objetivaram a simplificação do conjunto de informações, sem perder a ideia de distinguir e analisar quais

<sup>40</sup> A criação teórica do método está atribuída a Albert Humphrey, um consultor de gestão em negócios dos EUA que trabalhava no Instituto de Pesquisa de Stanford na década de 1960.

<sup>41</sup> No Planejamento Estratégico, assim como Design, normalmente os cenários funcionam como um fim, mais voltados a um pensamento direcionado ao futuro desejado ou à meta esperada,

foram as forças conflitivas, as contradições, os antagonismos e as complementaridades apontadas. A palavra-chave Título, por exemplo, correspondia ao título de posse da terra na área do Assentamento, que foi a questão mais destacada por ambos os agentes-chave, tanto como ponto positivo quanto negativo. Como positivo, o título representava uma fortaleza que o Assentamento tinha em relação aos direitos de permanência na área e, como negativo, o mesmo representava uma fraqueza, pois havia um risco de perda do mesmo porque o título era dado por tempo indeterminado, no caso dos assentados não cumprissem com o dever de produzir na terra e/ou vendesse o lote.

Por fim, foi realizada estrategicamente uma nova redução nas palavras-chave, reunindo os aspectos mais relevantes que direcionavam a possibilidades de sua representação no espaço geográfico, enquanto elementos físicos relacionados à interface rural-urbana no território de análise. Esta nova redução formou um conjunto de palavras denominadas de palavras-sínteses. O Título foi uma dessas palavras, por poder ser representado através de um limite físico estabelecido entre o que era rural e urbano no espaço. Dessa forma, as palavras-sínteses formaram a base para a criação das categorias territoriais.

#### 4. CATEGORIAS TERRITORIAIS DA INTERFACE RURAL-URBANA

As categorias territoriais foram criadas como a possibilidade de expressar fisicamente as questões apontadas pelos agentes no território, por meio da territorialização das palavras-sínteses relacionadas a diferentes elementos territoriais e atributos, de acordo com a interpretação das perspectivas dos agentes-chave sobre a interface rural-urbana no território. Para a representação dessas categorias territoriais, foram utilizados diagramas conceituais com as informações sobre as cartografias de análise da interface rural-urbana de Marapicu apresentadas na pesquisa, por meio de croquis temáticos desenvolvidos ao longo do levantamento de dados. Estes diagramas consistiram na representação visual, simples e sintética dos elementos territoriais nas escalas de análise, permitindo uma compreensão ampla e interconectada entre as diferentes categorias territoriais criadas. Esta necessidade foi construída ao longo da pesquisa, que tinha como premissa o uso da representação gráfica do espaço geográfico da interface rural-urbana.

Em um primeiro momento, houve a intenção de buscar delimitar fisicamente as áreas rurais e urbanas em escalas de análise, segundo os planos diretores municipal e metropolitano, destacando a área e o entorno do Assentamento como um elemento territorial de interface rural-urbana. Porém, essa intenção limitava-se a compreender a interface rural-urbana apenas como uma delimitação linear no espaço geográfico. O desafio foi ir além da forma linear, visando ampliar a caracterização da interface rural-urbana através de diferentes elementos territoriais que poderiam representar os limites pré-estabelecidos e também estar situados tanto internamente em áreas rurais quanto urbanas, incluindo ainda a questão da coexistência de mais de um elemento em um mesmo espaço.

Conforme as palavras-sínteses da perspectiva de um ou outro agente, associadas a diferentes formas físicas que destacavam as relações e as interações entre rural e urbano no território, situadas em área rural e/ou área urbana, foram definidos três tipos de elementos territoriais associados a três formas físicas básicas de representação gráfica:

1. LINHA: forma linear, com diferentes espessuras, como os limites pré-estabelecidos entre as áreas rurais e urbanas, e elementos lineares que cruzam as áreas. Ex.: macroestruturas urbanas de redes de energia elétrica e as vias de circulação de veículos;
2. ÁREA: forma bidimensional. Ex.: área do Assentamento;
3. PONTO: forma pontual. Ex.: pontos de venda da produção agrícola situados na área urbana (feiras urbanas).

Considerando as questões apontadas pelos agentes, estes elementos territoriais foram caracterizados em relação a distintas propriedades que um mesmo elemento poderia ter. Estas propriedades foram sistematizadas em quatro tipos de atributos, denominados de:

1. TRANSFORMAÇÃO: modificação pré-determinada entre os elementos, que poderia ser prevista ou estar em andamento, sendo regular ou irregular. Ex.: perímetro urbano ampliado que indicava uma modificação na relação entre uma área rural e uma área urbana preestabelecida, ou um ponto previsto para ser um novo empreendimento habitacional marca uma transformação em um dado local;
2. CONEXÃO: continuidade (*continuum*) existente no espaço, que remete a sequência, prosseguimento, troca, interação, ligação, âncora, porosidade, coexistência, concomitância, transição, ultrapassagem, transposição, capilaridade e escoamento. Ex.: divisão entre dois bairros considerados rural

e urbano, que indicava uma linha de conexão entre duas áreas diferentes entre si, podendo ser, inclusive, faixas com coexistência de ambos;

3. **NEGAÇÃO:** existência que não é reconhecida, formalmente ou informalmente, possuindo propriedade de invisibilidade, obscuridade, invalidação ou exclusão, promovendo uma presença da ausência<sup>42</sup>. Ex.: área rural retirada do Plano Diretor, que existia de fato, mas não era reconhecida legalmente; e

4. **BARREIRA:** elementos com propriedades de obstáculo, estorvo, entrave, percalço, obstrução, ruptura, quebra, rompimento, anulação, extinção, cancelamento, revogação, isolamento, fechamento, inacessibilidade e impedimento. Ex.: circuito de tráfego que estabelecia um limite restrito para a circulação de pessoas ou uma área de preservação restringe o uso do espaço para produção agrícola ou construções.

A fim de ampliar a aplicação do conceito e o leque de possibilidades de associações da interface rural-urbana no território analisado, foram criadas as categorias territoriais através do cruzamento dos três tipos de elementos territoriais e dos quatro tipos de atributos, formaram doze tipos de categorias territoriais. A tabela 1 mostra estes cruzamentos e a formação dessas categorias.

Tabela 1 - Categorias territoriais de análise da interface rural-urbana<sup>43</sup>.

CATEGORIAS TERRITORIAIS		ELEMENTO TERRITORIAL			
		Linha (L)	Área (A)	Ponto (P)	
ATRIBUTO	1 Transformação (T)	Linha de Transformação (LT)	Área de Transformação (AT)	Ponto de Transformação (PT)	
	2 Conexão (C)	Linha de Conexão (LC)	Área de Conexão (AC)	Ponto de Conexão (PC)	
	3 Negação (N)	Linha de Negação (LN)	Área de Negação (NA)	Ponto de Negação (PN)	
	4 Barreira (B)	Linha de Barreira (LB)	Área de Barreira (AB)	Ponto de Barreira (PB)	

Conforme mostra a tabela 1, para cada tipo de elemento territorial foi possível associar quatro atributos. O elemento Linha (L), por exemplo, pode ter o atributo de: (i) Transformação, caracterizando o tipo Linha de Transformação (LT); (ii) Conexão (LC); Negação (LN); ou Barreira (LB). Um rio (elemento Linha), por exemplo, foi apontado como um elemento de conexão e também de barreira. Como conexão, um rio foi associado a uma forma de comunicação entre diferentes áreas que estão interconectadas a partir de suas águas, como o caso das áreas rurais e urbanas que pertencem a uma mesma bacia hidrográfica. Como uma barreira, o mesmo rio foi associado ao limite físico entre duas áreas: um bairro rural e um bairro urbano.

A criação das categorias territoriais mostrou a diversidade de representações físicas da interface rural-urbana existente em um mesmo território, tornando-se um dos instrumentos de representação das perspectivas dos agentes na descrição dos cenários.

## 5. CONSTRUÇÃO DOS CENÁRIOS

A construção de cenários foi desenvolvida, assim como as perspectivas, a partir da associação do método FOFA, a fim de ampliar a compreensão sobre a interface rural-urbana no território do estudo de caso e as relações entre rural e urbano existentes no território. Estas relações nem sempre ficavam explícitas somente por meio dos procedimentos anteriores, gerando a necessidade de uma maior exploração de possibilidades de leitura da realidade sócio-espacial. Foram construídos cenários que tinham como finalidade o exercício de pensar em múltiplas formas possíveis para lidar com as incertezas do ambiente futuro, diferente das questões relacionadas à previsibilidade, como são normalmente ocorre no Planejamento Estratégico. Para tanto, foram construídos dez cenários possíveis diferentes, de caráter rural, urbano e rural-urbano, dentre os quais são descritos e analisados os mais representativos.

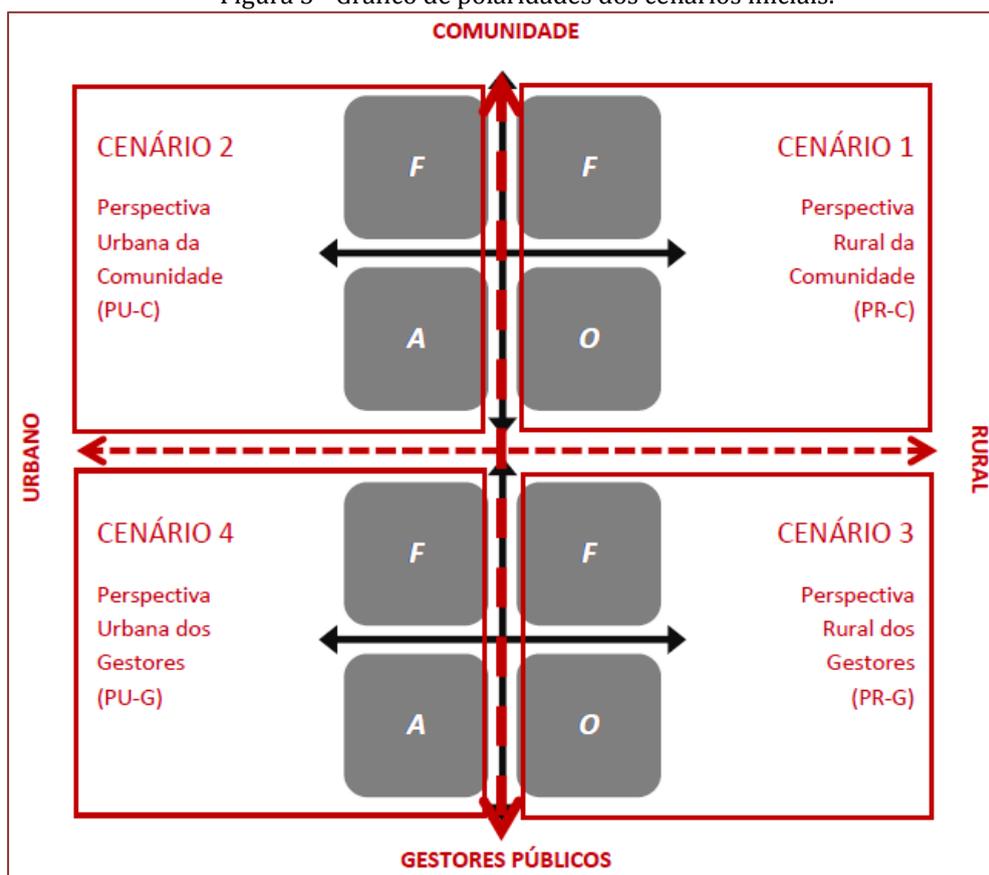
<sup>42</sup> Presença da ausência significa uma presença excluída, uma negação da existência, uma exclusão.

<sup>43</sup> Todas as tabelas correspondem à referência Prudente (2017).

Por meio de diferentes cenários possíveis, Reyes (2015) propõe apresentar alternativas das expressões dos diferentes olhares, perspectivas, interesses e desejos existentes para uma mesma realidade social, com o objetivo de utilizá-los como um meio, voltando-se mais aos efeitos do próprio método do que às noções de antecipação do futuro que dele provém. Os cenários buscaram ampliar as perspectivas dos agentes em relação à realidade atual e prevista para o território do Assentamento, a fim de apontar tensões e conflitos existentes, bem como visualizar diferentes olhares em disputa sobre o presente e não um futuro idealizado e a ser conquistado. O foco não foi procurar evidências do que irá ou deverá acontecer, mas operar através de um conjunto de cenários que destacaram as diferenças, expondo dissensos e produzindo um olhar crítico e reflexivo sobre o universo empírico analisado. Por outro lado, a construção de cenários também possibilitou a desconstrução de um aparente e, por vezes, suposto consenso presente. Segundo o autor, quando há apenas um cenário futuro previsto como meta a ser alcançada, normalmente foram poucas as vozes ouvidas para a sua construção. A noção de cenário, portanto, visou enfrentar as situações complexas existentes no território, sobre as quais não existe clareza para visualizações futuras, funcionando mais como meio para explicitar as tensões e conflitos dos diferentes agentes envolvidos.

A partir da perspectiva dos agentes-chaves, a construção dos cenários serviu para descrever um mesmo território sobre o que vem a ser rural e/ou urbano. Por um lado, a comunidade buscou construir um cenário em que o território tivesse um caráter mais rural, enquanto os gestores públicos tenderam a construir um cenário de caráter mais urbano. Mas ambos destacaram aspectos de rural e urbano no território. Por isso, a construção dos cenários iniciou com quatro cenários, através da montagem de um novo gráfico de polaridades entre dois eixos considerados antagônicos: um que contrapôs as questões entre Rural e Urbano e outro entre as perspectivas entre ambos os agentes, conforme a figura 3.

Figura 3 - Gráfico de polaridades dos cenários iniciais.

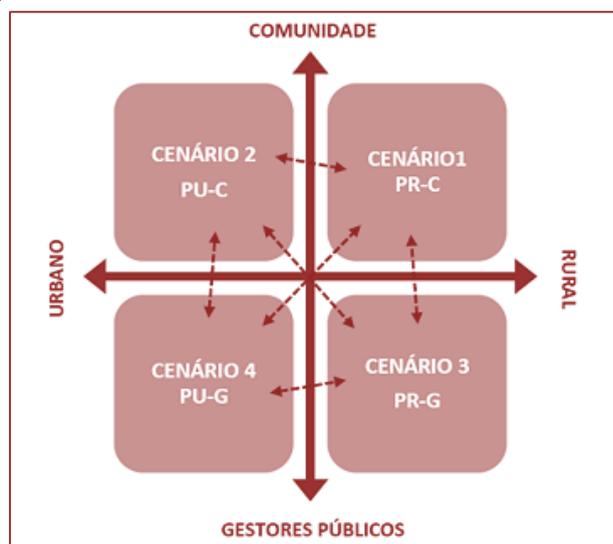


De acordo com a figura 3, os quatro cenários foram denominados: 1) Perspectiva Rural da Comunidade (PR-C); 2) Perspectiva Urbana da Comunidade (PU-C), 3) Perspectiva Rural dos Gestores (PR-G); e 4) Perspectiva Urbana dos Gestores (PU-G). Os cenários 1 e 3 associam os pontos positivos (Fortalezas e Oportunidades) apontados por ambos os agentes, em relação à permanência da área do Assentamento

como área rural, caracterizando-se como cenários de caráter mais rural. Os cenários 2 e 4, em contraposição, associaram os pontos negativos (Fraquezas e Ameaças), caracterizando-se como cenários de caráter mais urbano. Esses cenários serviram para explicitar as diferenças e semelhanças entre as perspectivas de ambos os agentes, possibilitando a compreensão entre as forças que configuram e movimentam a disputa entre ambos os eixos de polaridades. Tais cenários descreveram as relações dicotômicas entre rural e urbano.

Após a construção desses quatro cenários iniciais, foram construídos outros seis cenários que contrapuseram novamente as questões antagônicas entre rural e urbano, porém ampliando a exploração de novas relações. Tais cenários foram construídos através de outro gráfico de polaridades que contrapôs os quatro cenários iniciais, conforme mostra a figura 4.

Figura 4 - Gráfico de Polaridades entre os cenários iniciais.



Os seis novos cenários construídos (cenários de 5 a 10) possibilitaram relacionar perspectivas rurais e urbanas antagônicas dos agentes, divididos em dois grupos. Um grupo apresenta as perspectivas rurais ou urbanas, assim como os quatro cenários iniciais, de ambos os agentes: Cenário 5 (PR-C + PR-G), relacionado apenas às perspectivas rurais; e Cenário 6 (PU-C + PU-G), relacionados apenas às perspectivas urbanas de ambos os agentes. O segundo grupo apresenta as perspectivas rurais e urbanas de cada agente ou de ambos: Cenários 7 (PR-C + PU-C) e 8 (PR-G + PU-G), relacionados às perspectivas rurais e urbanas da comunidade ou dos gestores; e Cenários 9 (PR-C + PU-G) e 10 (PU-C + PR-G), relacionados às perspectivas rural e urbana de ambos os agentes. A tabela 2 apresenta a matriz de cruzamento dos quatro cenários iniciais e a criação dos seis novos cenários de forma sintética.

Tabela 2 - Matriz de cruzamento dos cenários.

CENÁRIO	1 (PR-C)	2 (PU-C)	3 (PR-G)	4 (PU-G)
1 (PR-C)		Cenário 7	Cenário 5	Cenário 9
2 (PU-C)	Cenário 7 (PR-C + PU-C)		Cenário 10	Cenário 6
3 (PR-G)	Cenário 5 (PR-C + PR-G)	Cenário 10 (PU-C + PR-G)		Cenário 8
4 (PU-G)	Cenário 9 (PR-C + PU-G)	Cenário 6 (PU-C + PU-G)	Cenário 8 (PR-G + PU-G)	

Os seis novos cenários ampliaram os diferentes níveis de interação e os caminhos para outros apontamentos sobre uma interface rural-urbana no território. A leitura de um dos cenários iniciais isoladamente teria pouco valor em si, o que gerou a necessidade de explorar essas novas correlações, tensionamentos e complementações possíveis. A construção dos dez cenários consistiu tanto no reconhecimento individual de cada um dos quatro cenários iniciais quanto em suas correlações possíveis. Todos foram considerados importantes, no sentido de contribuir para organizar possíveis caminhos relativos ao território de análise e para direcionar possíveis ações futuras.

Dentre os dez cenários, para a descrição e interpretação dos cenários, foram selecionados três, dois dos cenários iniciais (1 e 4), por apresentar os campos de força mais complementares e conflituosos entre as perspectivas rurais e urbanas de cada agente e de ambos em conjunto:

1. PERSPECTIVA RURAL DA COMUNIDADE (Cenário 1): de caráter mais rural, no qual os pontos positivos e os aspectos internos apontados pela comunidade são exaltados, relativos às fortalezas e oportunidades que Marapicu tem para permanecer como área rural;
2. PERSPECTIVA URBANA DOS GESTORES (Cenário 4): de caráter mais urbano, no qual os pontos negativos e os aspectos externos apontados pelos gestores são exaltados, relativos às fraquezas e ameaças que Marapicu tem frente ao crescimento urbano na região; e
3. PERSPECTIVA RURAL-URBANA DA COMUNIDADE E DOS GESTORES (Cenário 9): de caráter rural-urbano, no qual tanto os pontos positivos e aspectos internos quanto os pontos negativos e externos são apontados e exaltados por ambos os agentes, relativos às fortalezas, oportunidades, fraquezas e ameaças, de forma que a permanência de Marapicu como área rural e sua coexistência como área urbana seja possível, integrado com ambas as áreas.

A construção de cenários permitiu o fechamento da pesquisa, em relação ao desafio de mostrar como seria possível distintas leituras de um mesmo território que apresentava uma riqueza de relações e interações entre as questões rurais e urbanas. A seleção dos três cenários mais representativos contribuiu para o exercício de uma leitura unilateral e rica ao mesmo tempo de aspectos singulares de rural ou de urbano por um lado. Por outro lado, possibilitou o exercício de se conciliar a coexistência de ambos os aspectos no território, sem que as singularidades de cada um fossem excluídas e, sim, reconhecidas em suas características próprias, como ocorre na realidade, sob o ponto de vista do território contemporâneo. Buscou-se caracterizar a interface rural-urbana como transversal aos três cenários descritos, podendo ser reconhecida em contexto urbano, rural e também rural-urbano, independente das fragmentações físicas estantes no território.

## **6.CENÁRIOS POSSÍVEIS DA INTERFACE RURAL-URBANA**

A descrição dos cenários possíveis da interface rural-urbana no território do Assentamento Marapicu associa algumas questões mais significativas apontadas nas perspectivas dos agentes com alguns tipos de categorias territoriais. Os três cenários mais representativos dos focos de entendimento sobre a realidade sócio-espacial analisada serão descritos, com o objetivo de destacar os conflitos e os tensionamentos entre rural e urbano no território, a fim de compreender e caracterizar a interface rural-urbana do Assentamento.

Para tanto, foram descritas as perspectivas dos agentes (comunidade e gestores públicos) e criadas as categorias territoriais na pesquisa, as quais serviram como base na descrição dos cenários. Ao todo, as perspectivas foram sistematizadas em 25 palavras-chave, as quais foram organizadas utilizando-se um Gráfico FOFA com dois eixos de polaridades: pontos negativos-positivos e os aspectos internos-externos, conforme mostra a figura 5.

Figura 5 - Gráfico FOFA das palavras-chave das perspectivas de ambos os agentes.



Ao final, as palavras-chave presentes na figura 5, relacionadas às Fortalezas, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças, foram desenvolvidas e analisadas. Posteriormente, foram novamente sistematizadas e reduzidas em oito palavras-síntese representativas das contradições, tensões, conflitos e receios apontados pelos agentes: (i) Título, (ii) Prefeitura, (iii) Associação Camponesa de Marapicu (ACM)<sup>44</sup>; (iv) Produção, (v) Visibilidade, (vi) Violência, (vii) Área rural e (viii) Expansão urbana.

A Prefeitura, por exemplo, foi associada como ponto positivo por ser uma fortaleza para os agentes, no sentido de estar presente nas atuais reuniões da ACM, e também por estar desenvolvendo o diagnóstico da área, o qual se torna uma oportunidade de regularizar todos os lotes, incluindo novas famílias e ampliando o grupo. Como ponto negativo, a Prefeitura foi associada a uma ameaça, devido à possibilidade desse ente público realizar uma reintegração de posse dos lotes vendidos, por ser a proprietária legal da área<sup>45</sup>, bem como transformar parte da área em área urbana para fins de habitação social, reduzindo o grupo e a área do Assentamento.

No que tange às categorias territoriais, as oito palavras-sínteses foram associadas aos três tipos de elementos territoriais e aos quatro tipos de atributos formando os doze tipos de categorias territoriais da interface rural-urbana do Assentamento, conforme apresentados anteriormente. A palavra-síntese Produção, por exemplo, foi associada ao elemento Linha, relacionada aos eixos de circulação viária que fazem o escoamento da produção agrícola do Assentamento tanto em áreas rurais quanto urbanas, assim como os infraestrutura de serviços que fazem o abastecimento de luz e água. Enquanto elemento Área, a Produção também foi associada a um recorte territorial específico dentro de cada lote familiar do Assentamento e, enquanto elemento Ponto, foi associada aos locais às feiras urbanas de Nova Iguaçu (Feira da Roça) e da Capital (Feira da Reforma Agrária)<sup>46</sup>. Esses exemplos não se esgotaram somente nas palavras-sínteses apresentadas, pois o importante foi destacar os elementos territoriais e seus atributos associados às perspectivas dos agentes-chave no estudo de caso específico.

<sup>44</sup> Organização sociopolítica interna das famílias assentadas.

<sup>45</sup> Marapicu é juridicamente um Projeto de Assentamento Municipal, de responsabilidade do governo municipal, diferentemente da maioria dos demais assentamentos que são de responsabilidade do governo federal.

<sup>46</sup> A Feira da Roça ocorre semanalmente em Nova Iguaçu e a Feira da Reforma Agrária anualmente na Capital.

Além disso, buscou-se uma melhor representação da abordagem interescalar do espaço geográfico e suas relações entre rural e urbano através de diagramas temáticos em três escalas territoriais: (i) Escala metropolitana: limitada pelo contexto territorial macro da pesquisa, voltado à inserção geral do Assentamento na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ); (ii) Escala urbana: limitada à região de inserção do Assentamento no município de Nova Iguaçu, na Unidade Regional de Gestão (URG) Cabuçu<sup>47</sup>; e (iii) Escala interna: limitada à área do Assentamento e seu entorno imediato. A tabela 3 apresenta as relações entre as palavras-sínteses, os elementos territoriais e as escalas territoriais.

Tabela 3 - Palavras-sínteses e elementos territoriais da interface rural-urbana.

PALAVRA SÍNTESE	ELEMENTO TERRITORIAL		
	LINHA	ÁREA	PONTO
1) Título	Fronteira entre rural e urbano (Escala urbana)	Área Assentamento (Escala urbana)	Local de referência (Escala metropolitana)
2) Prefeitura		Conjunto de lotes irregulares (Escala interna)	Lotes irregulares (Escala interna)
3) ACM			Centro de convergência (Escala metropolitana)
4) Produção	Eixos de circulação e infraestrutura (Escala urbana)	Recorte territorial dentro do lote (Escala interna)	Locais de comércio -feiras urbanas (Escala metropolitana)
5) Visibilidade			Local de reconhecimento (Escala metropolitana)
6) Violência	Eixos de circulação do circuito do tráfico (Escala interna)	Lotes ao longo do circuito do tráfico (Escala interna)	
7) Área Rural		Assentamento rural (Escala urbana)	Referência de retorno no plano diretor (Escala metropolitana)
8) Expansão urbana	Eixos de macroestruturas (Escala metropolitana)	Loteamentos regulares e irregulares (Escala urbana)	

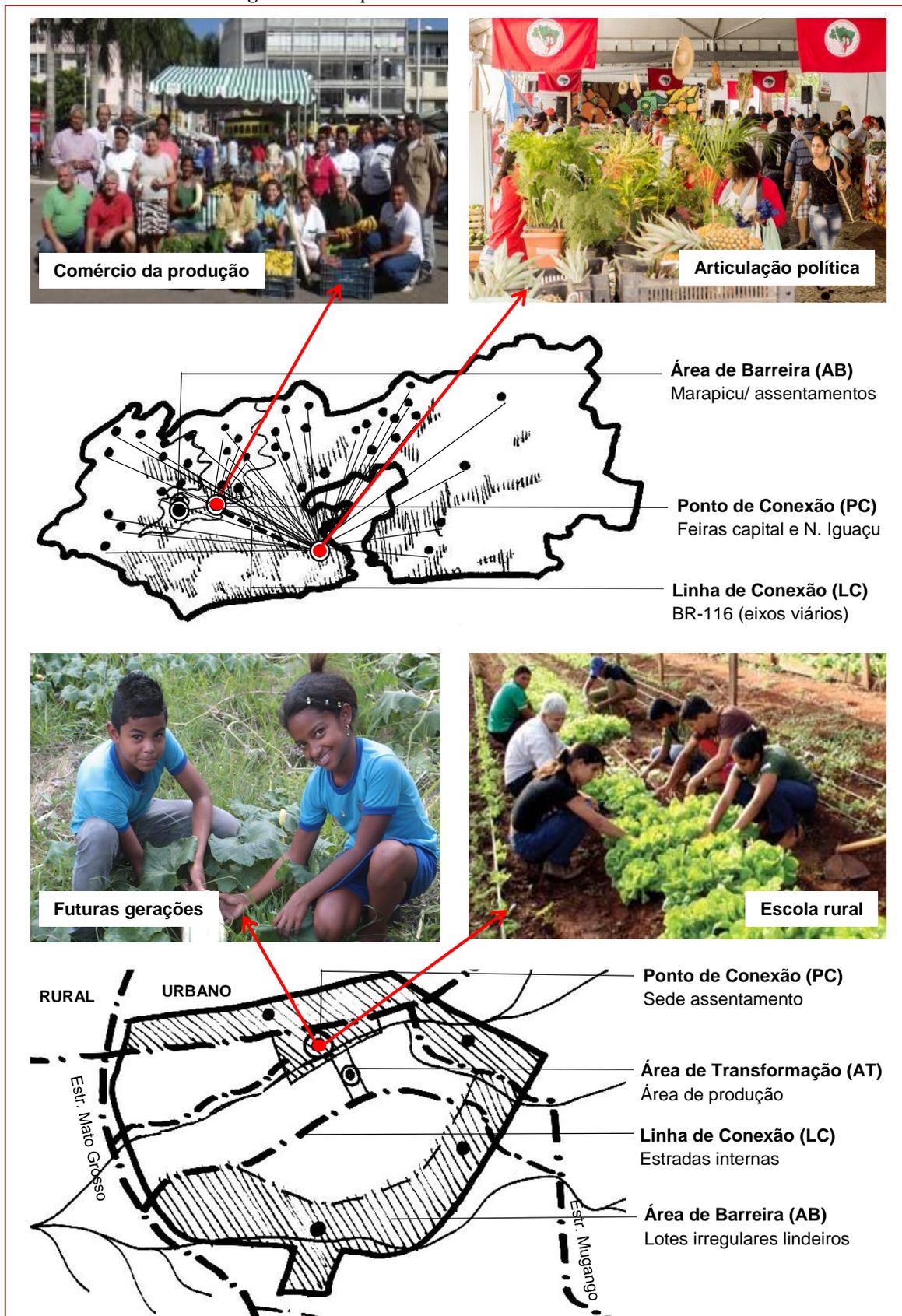
No que tange aos cenários possíveis para Marapicu, os doze tipos de categorias territoriais criadas serviram como um instrumento fundamental na construção dos diferentes cenários, em conjunto com as perspectivas dos agentes. A descrição de cada um dos três cenários mais representativos foi realizada com o destaque dos pontos mais relevantes apontados nas perspectivas de cada um dos agentes e em ambos, associados às categorias territoriais e representados nos diagramas conceituais nas três escalas de análise do território.

## 7. PERSPECTIVA RURAL DA COMUNIDADE

Na Perspectiva Rural da Comunidade, a permanência da área do Assentamento Marapicu como área rural foi enfatizada. Para construção desse cenário, partiu-se da premissa de que a comunidade correspondia ao agente que tinha um maior entendimento sobre os aspectos internos do Assentamento, sendo aquele que teria mais interesse que a área permanecesse rural. Isto porque esse agente vem, há três décadas, lutando, resistindo e persistindo como população rural, mesmo com o crescimento da expansão urbana no entorno da área do Assentamento e a retirada da área rural do Plano Diretor do Município durante onze anos, o que gerou inúmeros conflitos sociopolíticos e econômicos. A figura 6 representa este cenário através de imagens apresentadas nas perspectivas e de diagramas desenvolvidos para as categorias territoriais da interface rural-urbana na escala metropolitana e interna.

<sup>47</sup> Uma das regiões de planejamento e gestão prevista no atual Plano Diretor de Nova Iguaçu.

Figura 6 - Perspectiva Rural da Comunidade.



As possibilidades de continuidade e reconhecimento das áreas rurais neste cenário foram priorizadas como essenciais ao desenvolvimento local e regional. No que tange aos aspectos socioespaciais, considerou-se que tais áreas teriam delimitações físicas clara no espaço geográfico, expressa em políticas voltadas ao território e às legislações pertinentes, tais como a de planos diretores. Além disso, os mesmos recursos, serviços básicos e infraestrutura existentes e/ou previstos para as áreas e populações urbanas seriam igualmente previstos para as áreas e populações rurais, tanto na escala metropolitana quanto na escala municipal. A área do Assentamento, neste contexto, seria considerada uma das áreas rurais no município de Nova Iguaçu, reconhecida e garantida pela Prefeitura, que faria regularização fundiária de todos os lotes do Assentamento, direcionando os lotes irregulares para novas famílias de assentados da Reforma Agrária. Além disso, essa área seria valorizada como um ponto importante de conexão entre as áreas rurais e urbanas no território da URG Cabuçu, de Nova Iguaçu e da RMRJ.

Em relação às PERSPECTIVAS DOS AGENTES, a figura 6 mostra quatro das imagens associadas às questões mais destacadas: Comércio da produção, Articulação política, Futuras gerações e Escola rural.

O Comércio da produção diz respeito às palavras-sínteses de: produção e visibilidade. Ambas foram apontadas como a possibilidade do Assentamento ser como uma “ilha verde no meio do asfalto” (fala da presidente da ACM). O Assentamento se caracterizaria como um único espaço de produção e comércio em meio aos loteamentos urbanos vizinhos. Por consequência, a visibilidade do Assentamento seria ampliada no Município, tanto nos espaços rurais quanto urbanos, a exemplo das feiras urbanas de Nova Iguaçu e da Capital. Tais feiras são hoje os principais pontos de comercialização de produtos de assentamentos rurais no Estado, a partir das quais ocorrem encontros e trocas de informações entre as populações rurais e/ou urbanas, bem como são os principais espaços de reconhecimento das atividades rurais na área urbana. Essas feiras também fortalecem os aspectos políticos, socioeconômicos e ambientais que permeiam a agricultura familiar, característica dos assentamentos da Reforma Agrária. Os alimentos saudáveis sem agrotóxicos são produzidos com base na Agroecologia<sup>48</sup> e costumam ser os mais consumidos.

A Articulação política diz respeito a ACM, que passaria a ser fortalecida e a ter uma atuação mais presente nos espaços sociopolíticos internos (reuniões mensais e as reuniões dos movimentos sociais do campo) quanto externos (conselhos municipais, reuniões sobre o Plano Diretor e eventos relacionados à educação no campo). Isso porque haveria mais pessoas envolvidas na organização interna do Assentamento e, dessa forma, os espaços importantes de discussões e representatividade seriam mais preenchidos. Além disso, o crescimento do grupo também contribuiria para uma maior segurança interna, sobretudo no que tange a um maior controle de acesso de pessoas não desejadas, como algumas pessoas envolvidas com o tráfico local e com especulação imobiliária (situação atual).

As Futuras gerações e a Escola rural estão associadas aos jovens do Assentamento que passariam a ter uma melhor perspectiva futura, tanto junto a ACM quanto às instituições parceiras<sup>49</sup>, as quais estariam contribuindo na formulação e aplicação de futuros projetos e programas que ampliariam as atividades de produção, comercialização e formação. Um exemplo existente que seria ampliado é o caso do Programa de Alimentação Escolar do Rio de Janeiro (PAE/RJ), que compra alimentos agroecológicos da agricultura familiar para as escolas. Tais programas fomentariam a criação de uma escola rural dentro do Assentamento, como já ocorre em outros assentamentos. Tais escolas seguem programas específicos e apropriados ao modo de vida e cultura rural, como, por exemplo, a Pedagogia da Alternância que mescla os períodos em regime de internato entre a escola e a casa.

Além destas questões, algumas palavras-síntese foram associadas a este cenário, tais como o Título e Prefeitura. O Título representa o instrumento legal para a posse e o uso real do Assentamento como um assentamento da Reforma Agrária, providenciado pela Prefeitura, por ser a responsável pelo Assentamento. Além da regularização fundiária dos lotes, a Prefeitura também teria como objetivo a qualificação da situação socioeconômica das famílias, por meio do desenvolvimento de programas voltados a integrar recursos para: produção agrícola e sua comercialização; moradia digna e infraestrutura; e qualidade ambiental nos lotes. Por meio da regularização fundiária, os lotes irregulares (vendidos e/ou trocados ilegalmente) sofreriam processos de reintegração de posse, passando a ser lotes vagos para novas famílias de assentados. A regularização fundiária auxiliaria a viabilizar o acesso aos programas voltados à agricultura familiar do INCRA ou outros, como o PAE/RJ, tanto do Município quanto do Estado. A Prefeitura, em conjunto com demais instituições parceiras, providenciaria os investimentos necessários de infraestrutura básica, habitação e serviços públicos para o Assentamento, associados a

<sup>48</sup> Refere-se ao estudo da agricultura desde uma perspectiva ecológica.

<sup>49</sup> Instituições de assistência técnica, organizações não governamentais e universidades voltadas aos mesmos propósitos das famílias assentadas em Marapicu.

programas de produção alimentar e segurança pública. Isso viabilizaria o retorno das famílias que estão atualmente pernoitando fora da área do Assentamento.

Em relação às CATEGORIAS TERRITORIAIS, a figura 6 apresenta quatro tipos de interface rural-urbana em dois diagramas: Área de Barreira (AB), Ponto de Conexão (PC), Linha de Conexão (LC), Área de Transformação (AT) em diagramas na escala metropolitana (acima) e na escala interna (abaixo).

O diagrama acima, na escala metropolitana, representa os limites da RMRJ por meio de uma linha contínua larga e todos os centros dos municípios metropolitanos por meio de pontos. Os pontos destacados em vermelho, à esquerda, e, à direita, correspondem, respectivamente, ao centro de Nova Iguaçu e ao centro da Capital. Além disso, a atual mancha urbana metropolitana está hachurada no centro do território metropolitano, sendo visível que, apesar da maioria dos municípios considerarem quase 100% de sua área urbana, ainda há muita área rural de fato, a qual seria reconhecida e considerada como tal neste cenário. Nesta escala territorial, o Assentamento (ponto preto destacado) se caracterizaria como uma categoria territorial do tipo AB, pois, dentro do contexto da expansão do crescimento da mancha urbana metropolitana, a área do Assentamento seria uma área rural regularizada como tal, tornando-se um limite físico permanente para a expansão urbana da RMRJ. As feiras urbanas - Feira da Roça em Nova Iguaçu e Feira da Reforma Agrária na Capital, se caracterizariam como um tipo PC, pois fortaleceriam a relação interescalar entre as áreas rurais e urbanas no território metropolitano. Para tanto, a Rodovia Federal BR-116 se caracterizaria um tipo LC, pois também se fortaleceria como o principal eixo de deslocamento da produção agrícola entre Nova Iguaçu e a Capital.

O diagrama abaixo, na escala interna, representa a área do Assentamento (linha contínua larga) e seu entorno imediato (eixos viários - linha traço e ponto e eixos hídricos - linha contínua fina). Nesta escala, um dos lotes do Assentamento (ponto destacado em vermelho), que hoje corresponde à sede da fazenda e que não pertence ao Assentamento, lindeiro ao lote coletivo (ponto preto em destaque), se caracterizaria como uma categoria territorial da interface rural-urbana do tipo PC, pois passaria a integrar o conjunto de lotes e seria a sede do Assentamento, junto ao lote coletivo (ponto preto em destaque). Por estar situado estrategicamente no centro da área, a sede seria o principal local de troca, encontro e convergência de agentes que atuariam de forma mais frequente no Assentamento. A área do atual lote coletivo se caracterizaria como um tipo AT, pois se modificaria no sentido de não ser mais a localização da ACM e, sim, a área de atividades de produção, comercialização e abastecimento coletivo, associadas ao estudo e pesquisa sobre Agroecologia. Para tanto, as vias de circulação externas ao Assentamento seriam do tipo LC, pois fariam a conexão entre os fluxos de pessoas e mercadorias que circulariam de forma mais intensa na área, ligando a área rural, à esquerda, com a área urbana, à direita. Os atuais lotes irregulares (área hachurada) sobretudo os lotes lindeiros às áreas urbanas do entorno imediato (lotes de borda), se caracterizariam como tipo AB, pois seriam as principais áreas rurais com papel de fronteira às pressões da especulação imobiliária e teriam, para tanto, uma maior fiscalização da Prefeitura.

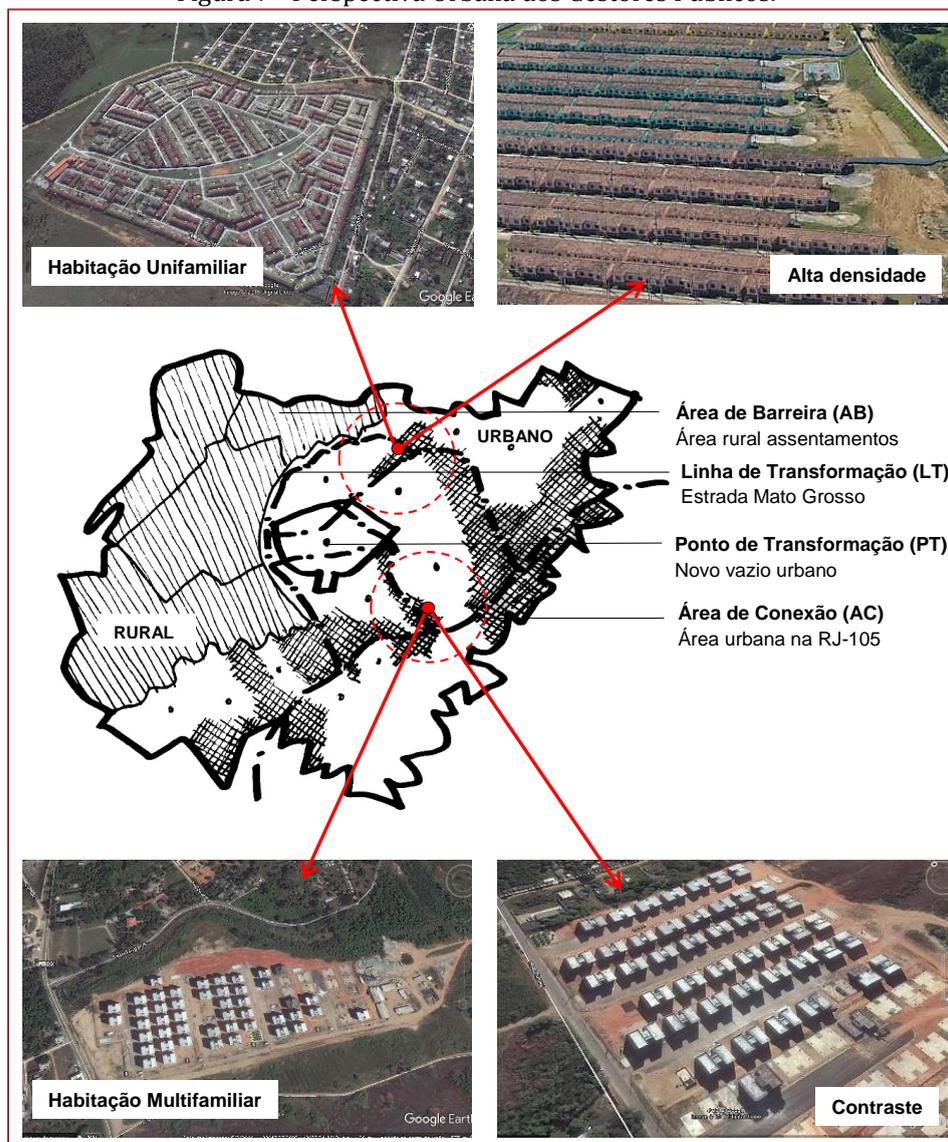
Nesta descrição desse cenário, portanto, o fortalecimento e a permanência da área do Assentamento como área rural contribuiriam com o reconhecimento da importância das áreas rurais em diferentes escalas de planejamento territorial. As delimitações entre a área rural e a área urbana seguiriam existindo, como já ocorrem atualmente. Porém, essas áreas seriam melhor assistidas por estarem incluídas dentro de uma gestão compartilhada entre as escalas de governo federal e municipal, considerando as categorias da interface rural-urbana como formas de diálogo e coexistências de questões urbanas e rurais no território. Além disso, esse cenário, por exemplo, provocaria a possibilidade de mais comercialização da produção rural, a partir da agricultura familiar, e também a discussão e o fomento dentro deste tipo de produção dentro de áreas urbanas apropriadas.

## 8. PERSPECTIVA URBANA DOS GESTORES

Na Perspectiva Urbana dos Gestores, a descaracterização da área do Assentamento Marapicu foi exaltada, como uma das áreas rurais do município de Nova Iguaçu a ser transformação em área urbana, dado o processo inevitável do crescimento urbano. Para construção deste cenário, considerou-se que os gestores públicos eram os agentes que tinham o maior entendimento sobre os aspectos externos e as situações atuais e previstas no planejamento territorial do Município e da RMRJ. Destaca-se que, desde o início da ocupação da terra, a disputa entre rural e urbano caracterizou a região da URG Cabuçu e que houve, ao longo de três décadas, um crescimento exponencial das áreas urbanas, principalmente devido aos programas habitacionais do Governo Federal, como o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) na última década. A figura 7 representa este cenário através de imagens apresentadas nas perspectivas e de

um dos diagramas desenvolvidos para as categorias territoriais da interface rural-urbana na escala regional.

Figura 7 - Perspectiva Urbana dos Gestores Públicos.



A transformação da área do Assentamento em área urbana ocorreria devido as considerações do diagnóstico socioeconômico que a Prefeitura desenvolveu na área. Este diagnóstico determinaria, inicialmente, a reintegração de posse de quase a metade dos lotes do Assentamento que estão irregulares e foram vendidos a terceiros. Posteriormente esta reintegração de posse se ampliaria para os demais lotes, pois haveria um esvaziamento do grupo de famílias assentadas e, por isso, um aumento do enfraquecimento da comunidade. Além disso, a precariedade da área em relação à infraestrutura e serviços, em conjunto com a baixa produção, justificaria essa reintegração de posse da área como um todo e a sua transformação em área urbana. Isso porque a Prefeitura também alegaria que deveria redirecionar a área como urbana, transformando-a em um vazio urbano voltado à demanda de habitação social existente na URG Cabuçu. Além disso, esta região é considerada como um eixo de crescimento urbano no atual Plano Diretor de Nova Iguaçu e também no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMRJ<sup>50</sup>.

<sup>50</sup> Plano desenvolvido desde 2014 pela Câmara Metropolitana da Secretaria Estadual do Governo do RJ, como um dos instrumentos de planejamento territorial na escala metropolitana (RIO DE JANEIRO, 2016).

Em relação à PERSPECTIVA DOS GESTORES, a figura 7 mostra quatro imagens associadas às questões mais apontadas: Habitação unifamiliar, Alta densidade, Habitação multifamiliar e Contraste. A Habitação unifamiliar e a Habitação multifamiliar dizem respeito ao padrão de uso e ocupação do solo, associado a uma densidade demográfica que vem crescendo constantemente em toda a região de Cabuçu e ao longo dos principais eixos viários da região, devido à expansão urbana constante. As habitações unifamiliares e multifamiliares, em maioria construídas através do PMCMV, voltadas a populações de baixa e média renda, por meio de inúmeros loteamentos urbanos residenciais que já estão sendo construídos ou já foram aprovados pela Prefeitura. A Alta densidade e o Contraste correspondem aos impactos socioespaciais que estes loteamentos têm gerado em relação às áreas rurais lindeiras, que se caracterizam como sítios de lazer e áreas de preservação ambiental, além dos assentamentos rurais. Esse padrão de uso e ocupação mais intensivo seria seguido na área do assentamento para que o tecido urbano próximo fosse contínuo.

Além destas questões, algumas palavras-síntese foram associadas a este cenário, tais como o Área rural e Expansão urbana. A Área rural diz respeito a sua redução progressiva e posterior retirada do Plano Diretor, transformando novamente o perímetro urbano do Município a ser corresponder aos limites do território municipal. A descaracterização e o enfraquecimento da comunidade do Assentamento contribuiriam a desarticulação do grupo nas políticas públicas urbanas como agentes atuantes e representativos das territorialidades rurais do Município. A produção agrícola no Assentamento, por consequência seria cada vez mais reduzida por falta de acesso a recursos, por não estar mais situada em área rural, o que deixaria as famílias sem alimento para subsistência. Isso as levaria a procurar novas atividades, no caso urbanas, para terem algum tipo de renda. A Expansão urbana diz respeito, por consequência, ao seu crescimento na URG Cabuçu, englobando a área do Assentamento, inclusive por meio da venda irregular dos lotes que aumentariam neste contexto socioeconômico. Como a maioria das famílias assentadas possui outra residência em loteamentos urbanos vizinhos<sup>51</sup>, as famílias acabariam vendendo seus lotes por meio da pressão da especulação imobiliária.

Em relação às CATEGORIAS TERRITORIAIS, a figura 7 apresenta quatro tipos de interface rural-urbana: Área de Barreira (AB), Linha de Transformação (LT), Ponto de Transformação (PT) e Área de Conexão (AC).

O diagrama, na escala urbana, destaca a ampliação da área urbana, à direita (área branca com loteamentos urbanos hachurados em xadrez), sobre a área rural, à esquerda (hachura linear), incluindo a área do Assentamento (destacada no centro da região). As principais vias de circulação (linhas traço e ponto) na região também são destacadas, ao longo das quais ocorre o crescimento dos loteamentos urbanos. A área rural, que corresponde nesta escala à área dos assentamentos de Campo Alegre<sup>52</sup>, se caracterizaria como uma categoria territorial do tipo AB, pois se tornaria um novo limite para o padrão de crescimento urbano da região. A Estrada do Mato Grosso, que contorna o lado esquerdo da área do Assentamento e faz fronteira com os demais assentamentos, se caracterizaria como um tipo LT, pois passaria a ser o novo perímetro urbano, mascando gradualmente o eixo de crescimento das futuras áreas de ocupação urbana. A área do Assentamento se tornaria um tipo PT, pois se transformaria na nova reserva fundiária urbana da Prefeitura e seria uma referência para o Município da modificação da área rural para urbana. Os loteamentos existentes na área urbana, situados à direita do Assentamento, se caracterizariam como um tipo AC, pois fariam a integração entre os vazios urbanos a serem ocupados com alta densidade e as áreas já consolidadas de média densidade.

Nesse cenário, o constante aumento do crescimento urbano inviabilizaria a presença do Assentamento como área rural no Município. A contraposição entre a área rural e urbana seguiria existindo, prevendo-se uma inevitável sobreposição das áreas urbanas sobre as áreas rurais, principalmente pelo fato de Nova Iguaçu ser um município metropolitano. Considerando que as categorias da interface rural-urbana teriam um papel de diálogo e coexistências de questões urbanas e rurais no território, estas, portanto, teriam características mais voltadas aos aspectos urbanos do território. Isso provocaria, por exemplo, a criação de redes de pequenas produções agrícolas familiares em bairros urbanos.

## 9. DESCRIÇÃO PERSPECTIVA RURAL-URBANA DA COMUNIDADE E DOS GESTORES

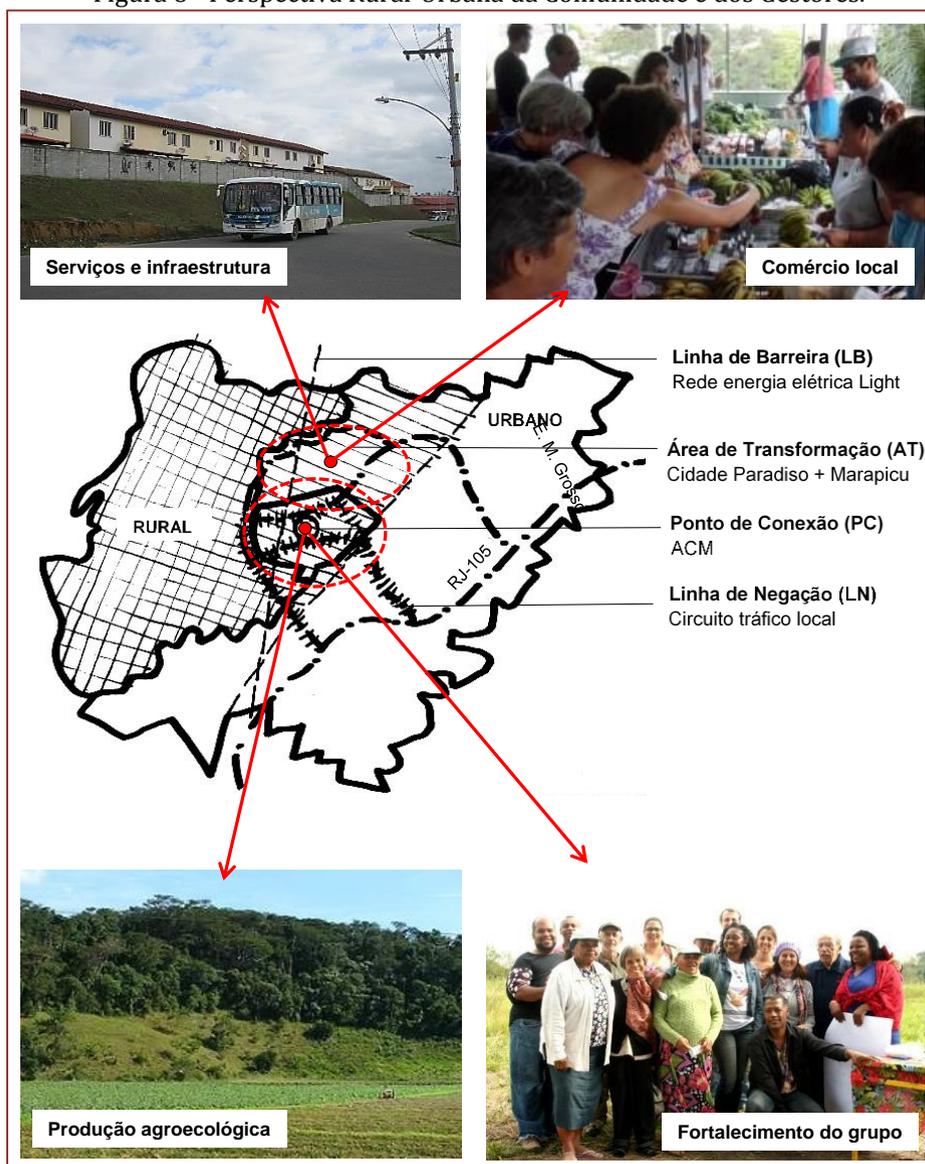
Na Perspectiva Rural-Urbana da Comunidade e dos Gestores, as coexistências entre as características rurais e urbanas na área do Assentamento foram ressaltadas, destacando os potenciais de crescimento em

<sup>51</sup> As famílias passam o dia em seus lotes e a noite em outro local, devido à falta de segurança na área.

<sup>52</sup> Campo Alegre corresponde a um conjunto de assentamentos denominadas: Mato Grosso, Acampamento, Capoeirão, Chapadão, Terra Nova e Fazendinha. Marapicu pretendia a esse conjunto antes de sua regularização.

relação às questões rurais. A área do Assentamento permaneceria como uma área rural e também urbana, ou seja, uma área de interface rural-urbana, em meio a um entorno urbano e rural. Para a construção deste terceiro cenário, considerou-se que ambos os agentes exaltaram questões que iam além da dicotomia rural-urbana, reconhecendo a existência de categorias intermediárias no território. Para tanto, todos os programas, recursos, serviços e infraestrutura existentes ou previstos do Município teriam prioridades nas áreas urbanas e rurais. Além disso, as famílias assentadas desenvolveriam atividades complementares caracterizadas como urbanas (aposentadorias, trabalhos eventuais, formação de agricultores e vendas no comércio urbano) – o que já ocorre atualmente. A figura 8 representa este cenário através de imagens apresentadas nas perspectivas e de diagramas desenvolvidos para as categorias territoriais da interface rural-urbana na escala regional, como no cenário anterior.

Figura 8 - Perspectiva Rural-Urbana da Comunidade e dos Gestores.



Em relação às PERSPECTIVAS DE AMBOS OS AGENTES, a figura 8 mostra quatro imagens associadas às questões mais apontadas s: Serviços e infraestrutura; Comércio local; Produção agroecológica; e Fortalecimento do grupo. Tais questões buscaram associar o olhar mais externo dos gestores em relação à realidade da área Assentamento, com destaque aos aspectos voltados a uma integração dessa área no contexto do território municipal como um todo, ao olhar mais interno da comunidade, com destaque aos

aspectos voltados à melhor qualidade de vida para as famílias assentadas relacionadas às questões mais profundas e diversas da sua própria realidade.

Os Serviços e infraestrutura (rurais e urbanos) dizem respeito às necessidades da comunidade sendo atendidas, pois a Prefeitura faria a regularização fundiária de todos os lotes do Assentamento, possibilitando aumentar o número de famílias assentadas, assim como no primeiro cenário. A Prefeitura retiraria as famílias ou proprietários irregulares que não estariam de acordo com os preceitos do Assentamento, por meio dos processos de reintegração de posse. Isso fortaleceria o grupo de famílias do Assentamento enquanto assentados da Reforma Agrária perante o INCRA, atuando de forma mais enfática em relação à cobrança de seus direitos e ao acesso a recursos públicos perante os órgãos responsáveis, no caso a Prefeitura e o INCRA.

O Comércio local e a Produção agroecológica dizem respeito à ampliação de locais para o comércio da produção agroecológica do Assentamento, pois haveria mais previsões e investimentos nas feiras urbanas dentro das áreas comuns de alguns dos loteamentos residenciais vizinhos. A produção agroecológica, com base na agricultura familiar, potencializaria a preservação dos recursos naturais e a difusão de uma alimentação mais saudável para as próprias famílias assentadas e para os seus respectivos consumidores.

O Fortalecimento do grupo, por consequência, diz respeito diretamente ao crescimento da participação de pessoas nas reuniões internas e externas da ACM. Esta organização das famílias teria um número de envolvidos em suas atividades administrativas, educacionais e produtivas. Os jovens não teriam mais que sair do Assentamento para procurar outras atividades de geração de renda e, sim, estariam buscando se aprimorar nos cursos de Educação do Campo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRRJ)<sup>53</sup>, podendo trabalhar como produtores e/ou professores dentro do Assentamento ou em outros assentamentos próximos.

Além destas questões, algumas palavras-síntese, como Visibilidade e Violência, foram associadas a este cenário. A Visibilidade seria ampliada e a Violência reduzida, pois não haveria mais lotes vazios, o que contribuiria para uma maior segurança interna. Com isso, a circulação de pessoas indesejadas, como as envolvidas com o tráfico de drogas local das comunidades vizinhas que circulam dentro da área e promovem ações de violências, não existiria mais, pois haveria uma maior segurança interna. Outros agentes indesejados, como os especuladores imobiliários, também deixariam de pressionar as famílias para a venda de seus lotes, pois a caracterização da área como rural traria um novo padrão de uso e ocupação do solo que não corresponderia ao uso urbano de loteamentos, freando os processos de expansão urbana na região. As famílias assentadas morariam finalmente em seus lotes não mais teriam mais uma residência fora da área do Assentamento pois receberiam recursos apropriados as suas necessidades dentro da área, junto à produção familiar. Haveria também investimentos voltados à requalificação do solo para resolver as dificuldades relativas a seca e inundações na região, aumentando a produção agrícola e, por consequência, a sua comercialização em diferentes locais.

Em relação às CATEGORIAS TERRITORIAIS, a figura 8 apresenta quatro tipos de interface rural-urbana: Área de Barreira (AB), Linha de Transformação (LT), Ponto de Transformação (PT) e Área de Conexão (AC).

O diagrama na escala urbana da URG Cabuçu destaca a área rural (hachurada em xadrez), à esquerda, e a área urbana (área branca), à direita. Entre ambas as áreas, o diagrama destaca um outro recorte territorial de formato triangular invertido (hachurado de forma linear), delimitado pelos eixos viário da Estrada do Mato Grosso, à esquerda da área do Assentamento, e por um dos eixos de circulação ferroviária desativado - a antiga linha férrea do Ramal Austin-Santa Cruz, à direita. As categorias territoriais deste cenário estão destacadas dentro ou transversais a esse recorte. O eixo da rede de linhas para a transmissão de energia elétrica de alta tensão da concessionária de energia elétrica do estado do RJ - Light (linha tracejada), que corta de sul à norte esse recorte e passa na parte esquerda da área do Assentamento, corresponderia a uma categoria territorial do tipo LB, pois impede o uso do solo, independente qualquer tipo de uso (rural ou urbano), ao longo de uma faixa paralela a linha da rede. A área do Assentamento e a área do loteamento vizinho - denominado Cidade Paradiso, ao norte do Assentamento - corresponderiam a um tipo AT, pois

<sup>53</sup> A UFRRJ tem hoje um curso de Licenciamento em Educação do Campo destinado a formar professores para atuarem nas escolas do campo, localizadas em assentamentos rurais da Reforma Agrária e outras áreas de produção agrícola familiar.

ambas as áreas apresentam conflitos de identificação entre ser área urbana ou rural até hoje<sup>54</sup>. Ambas estariam sendo caracterizada como área rural e urbana ao mesmo tempo. Entre tais áreas poderiam haver algumas trocas, tais como a ampliação dos serviços e da infraestrutura urbana do loteamento para a área do Assentamento, o que favoreceria a comercialização local da produção agrícola em novos locais dentro do loteamento. A ACM, situada no lote coletivo, no centro da área do Assentamento, poderia o lote coletivo, corresponderia a um tipo PC, pois consistiria em uma referência na região como um ponto de produção agroecológica coletiva rural. Como no primeiro cenário, este lote estaria integrado à atual sede da fazenda na área do Assentamento, onde as atividades coletivas e as reuniões se desenvolveriam com maior frequência, bem como haveria a disponibilidade de serviços básicos de saúde e educação. Cruzando as vias internas e também externas à área do Assentamento, o circuito do tráfego local existente seria do tipo LN, pois não deixaria de existir de certa forma, impedindo ainda algumas vezes a livre circulação de pessoas nessas vias, devido ao risco da violência urbana.

Neste cenário, a área rural continuaria existindo, porém mais relacionada aos assentamentos vizinhos de Campo Alegre, pois o Assentamento Marapicu seria caracterizada como uma área de interface rural-urbana que faria a conexão entre esses assentamentos e os loteamentos urbanos próximos. Nesse sentido, as áreas que apresentariam características rurais e urbanas seriam áreas de interface rural-urbana em um mesmo espaço, podendo ser permeada por elementos territoriais que as integrariam na escala urbana de Cabuçu. De um lado, os agricultores estariam produzindo em seus lotes e também comercializando e/ou trabalhando eventualmente em algumas atividades urbanas próximas. Por outro lado, os consumidores que morassem próximos ao Assentamento, teriam interesse em educação no campo e poderiam participar de atividades de produção e formação sobre Agroecologia no Assentamento. Tais atividades promoveriam a convergência das questões urbanas e rurais entre os diferentes agentes que atuam nas áreas rurais e urbanas das diferentes escalas. Nesse sentido, o reconhecimento do Assentamento como uma área importante para o planejamento territorial da escala municipal e metropolitana reafirmaria a sua inserção nos planos diretores das escalas municipal e metropolitana.

A descrição dos três cenários buscou contribuir para a exacerbar alguns dos conflitos existentes entre rural e urbano no território do Assentamento Marapicu em diferentes escalas, polarizando, de certa forma as perspectivas dos dois grupos de agentes, como nos dois primeiros cenários. Mas também buscando um diálogo entre ambos, como no caso do terceiro cenário. A exploração reflexiva de diferentes cenários, suas relações e cruzamentos, abre novas possibilidades de representações das perspectivas de agentes e podem orientar cenários futuros que contemplam os diferentes interesses de forma equilibrada e explícita. Por meio desses cenários pôde-se gerar a sobreposição de resultados, muitas vezes contraditórios, porém com abertura para vislumbrar possíveis caminhos analíticos. A proposta foi a de entrelaçar as diferentes perspectivas para contribuir com soluções a serem esclarecidas, discutidas e construídas em conjunto, partindo do confronto entre as particularidades de cada interesse.

## 10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta metodológica apresentada buscou desenvolver a aplicação de métodos voltados ao reconhecimento da interface rural-urbana, enquanto uma das formas de exemplificar as multiterritorialidade existentes no território contemporâneo, ainda pouco discutidas na área de Planejamento Urbano e Regional. As áreas estabelecidas como rural ainda são pouco estudadas por arquitetos urbanistas, o que provoca a necessidade de trabalhos de cunho interdisciplinares no que tange ao planejamento territorial. A inserção da perspectiva dos atores sociais do campo como novos agentes integrados nos processos de revisões de planos diretores podem contribuir para a inserção das múltiplas facetas do território, pois são estes os coprodutores e intérpretes de sua própria realidade sócio-espacial. A metodologia serviu como um exercício de representar outras noções de território como espaço relativo, através das categorias de análise da interface rural-urbana aplicadas na representação dos cenários construídos. A partir do conceito de interface rural-urbana foi possível compreender, analisar e aplicar na pesquisa os aspectos coexistentes de rural e urbano no espaço geográfico, sem excluir necessariamente suas singularidades.

Os três métodos apresentados contribuíram para a (re)valorização do rural e suas interações com o urbano como uma das facetas do território contemporâneo. As perspectivas dos agentes representaram

<sup>54</sup> As duas áreas foram modificadas durante os processos de revisões do Plano Diretor, transformando-se ora em área rural e ora em área urbana. O loteamento da Cidade Paradiso foi transformado em urbana em 2008, mesmo contendo ainda uma grande parcela rural de fato (área de reflorestamento).

uma escuta sobre as questões rurais e/ou urbanas que impactam o território do Assentamento Marapicu. As categorias territoriais da interface rural-urbana possibilitaram o deslocamento do olhar sobre um mesmo território, sendo possível enxergar e interpretar as diferentes territorialidades mencionadas nas perspectivas. Ambos os métodos foram chave para ampliar o entendimento das dinâmicas territoriais, enquanto um exercício metodológico que buscou organizar a leitura do território analisado, auxiliando para a aplicação do conceito de interface rural-urbana no território do estudo de caso específico e também em outros estudos correlatos. A construção dos cenários, por fim, resumiu, de certa forma, as possibilidades de leituras futuras desse território, as quais podem ser utilizadas, tanto para o controlar quanto para estruturar melhor o território.

A proposta dos cenários possíveis, a partir das perspectivas dos agentes e das categorias territoriais, é de utilizá-los para a abertura da discussão sobre as distintas perspectivas, interesses e desejos dos agentes e, não, a de escolher um cenário ideal ou um cenário integral que contemple soluções. A existência de cenários, no plural, pode contribuir para que os processos de tomada de decisão, na gestão e no planejamento do território, se tornem mais democráticos e integrados aos aspectos rurais e rural-urbano, por meio de novas abordagens e métodos voltados ao diálogo sobre as questões existentes entre o territorial e o rural, para além da fragmentação territorial e conceitual de rural e urbano.

## REFERÊNCIAS

- [1] BRYANT, Christopher Rex; RUSSWURM, Lorne H.; MCLELLAN, A. G. *The City's Countryside: Land and its Management in the Rural-Urban Fringe*. Londres e Nova Iorque: Longman, 1982.
- [2] CATAIA, Márcio Antônio. Fronteiras: territórios em conflitos. *Revista Geografia em Questão*, Curitiba, v. 3, nº 1, 2010.
- [3] HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- [4] LEFEBVRE, Henry. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- [5] PRUDENTE, Letícia Thurmann. *Interface Rural-Urbana: contribuições para o planejamento territorial no Brasil - caso do Assentamento Rural Marapicu na Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Tese de doutorado, Porto Alegre: UFRGS, 2017.
- [6] PRYOR, Robin J. *Defining the Rural-Urban Fringe. Social Forces*, Carolina do Norte, vol. 47, nº 2, 1969.
- [7] MIRANDA, Livia Izabel. *Planejamento e produção do espaço em áreas de transição rural-urbana: o caso da Região Metropolitana do Recife*. Tese de doutorado, Recife: UFPE, 2008.
- [8] NOVA IGUAÇU. Prefeitura Municipal. Lei Municipal nº4.092, de 28 de julho de 2011. Institui o Plano Diretor Participativo e o Sistema de Gestão Integrada e Participativa da Cidade de Nova Iguaçu, nos termos do artigo 182º da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade e do Art. Nº14, § 3º da Lei Orgânica da Cidade de Nova Iguaçu.
- [9] \_\_\_\_\_. Lei complementar nº006, de 12 de dezembro de 1997. “Revisa o Plano Diretor do Município de Nova Iguaçu e dá outras providências”.
- [10] RANDOLPH, Rainer. A Utopia burguesa ou revolução urbana? Transformações da organização territorial e novas formas urbanas em áreas perimetropolitanas do Rio de Janeiro. In: *Anais do IX Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR)*. Salvador: 2005.
- [11] REYES, Paulo Belo. *Projeto por Cenários: o território em foco*. Porto Alegre: Editora Sulina, 2015.
- [12] RIO DE JANEIRO. Secretaria de Estado de Governo. Grupo Executivo de Gestão Metropolitana. *Modelar Metrôpole. Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDDUI)*. Rio de Janeiro, 2016a.

# Capítulo 13

## *Regularização Fundiária e Políticas de Regulação Urbano-Ambiental: O caso do Distrito Federal/Brasil*

*Gisele Victor Batista*

*Nadine Victor Batista*

**Resumo:** A urbanização de Brasília está vinculada a políticas de ocupação do interior brasileiro, a qual foi concretizada pelo governo de Juscelino Kubitschek, na década de 1950. O processo de ocupação deu-se de maneira acelerada, embora tardia, decorrendo em ocupação irregular, com registro de mais de 300 condomínios irregulares, muitos deles considerados como área de interesse social, no que tange ao processo de regularização fundiária. Neste contexto, este trabalho apresentou análise do processo de regularização fundiária, sob a perspectiva urbano-ambiental e de políticas públicas, com ênfase na Lei Federal Nº12.657/2012, Lei Federal Nº11.977/2009 e Lei Federal Nº 12.527/2011. Os resultados obtidos demonstraram que tanto o Novo Código Florestal, quanto o Programa Minha Casa, Minha Vida, permitem a ocupação das áreas de preservação permanente, dando ênfase ao componente social, sem negligenciar a qualidade do meio ambiente. Ainda, constatou-se que o Governo Distrital busca disponibilizar informações a respeito da regularização fundiária, promovendo conhecimento à sociedade e alertando a mesma sobre possíveis penalidades em casos de grilagem na capital federal. Nos sites oficiais visualiza-se o status do processo de regularização e agência de fiscalização informa as áreas sujeitas à infração, caso ocupadas de maneira ilegal e irregular. Contudo, apesar de as informações serem prestadas de maneira clara e os sites possuem acesso fácil, sem demora nos carregamento dos mapas disponíveis, existe pouca interatividade em termos de comunicação com o cidadão, e por consequência, caracteriza-se como baixa promoção de cidadania em termos de conscientização ambiental.

**Palavras-chave:** Regularização Fundiária, Área de Regularização de Interesse Específico, Área de Preservação Permanente e Governo Eletrônico.

## 1. INTRODUÇÃO E OBJETIVOS

Este trabalho tem como objetivo apresentar uma análise referente ao processo de regularização fundiária no Distrito Federal, sob a perspectiva ambiental e de políticas públicas, com ênfase na Lei Federal Nº12.657/2012 (Novo Código Florestal), Lei Federal Nº11.977/2009 (Programa Minha Casa, Minha Vida) e Lei Federal Nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação). A questão central do artigo é a possibilidade de legalização de ambientes altamente antropizados, pois o Novo Código Florestal e o Programa Minha Casa Minha Vida permitem a ocupação das áreas de preservação permanente, em casos de regularização fundiária de interesse específico, bem como é direito do cidadão, enquanto construtor coletivo do conhecimento, ter acesso às informações das áreas passíveis de urbanização.

Para tanto, este trabalho recorreu ao território do Distrito Federal como universo de estudo, tendo em vista as peculiaridades locais que tornam as análises mais enriquecedoras: a capital federal possui uma ocupação recente; teve um acelerado processo de urbanização, impulsionado pela migração de brasileiros de diversas regiões, bem como abriga inúmeros estrangeiros; a forma de acesso à terra possui uma lógica diferenciada das demais cidades; é uma região metropolitana, exercendo função de centralidade urbana para 23 municípios, em dois Estados vizinhos – Minas Gerais e Goiás; e tem um ambiente natural formado por áreas de sensibilidade ambiental, devido à grande quantidade de mananciais, áreas de preservação e outras áreas, que restringem o uso do solo, urbano e rural. Para que estes problemas fossem revertidos, o Governo do Distrito Federal implantou políticas públicas de regularização territorial, com vistas à melhoria da qualidade ambiental, além de informar aos cidadãos as áreas propícias à ocupação, como mecanismo de prevenção à prática de grilagem.

A implantação de um sistema de transparência governamental, como *e-gov*, que informe áreas sujeitas à urbanização tem ganhado, cada vez mais, espaço nas políticas de regulação urbano-ambiental do Distrito Federal. Conforme Jardim (2005), a política do *e-gov* viabiliza possibilidades de cooperação entre os próprios organismos do governo, de modo a melhorar a fiscalização de áreas irregulares e realizar transações efetivadas mais rapidamente, menos burocráticas, com menor grau de fragmentação e redundância de informações.

Desta forma, segundo Ribeiro et al (2011), o *e-gov* gera conhecimento, tanto dentro das instituições do governo, quando os organismos governamentais possuem a devida interação para que possam se comunicar sobre as irregularidades ambientais e promover as devidas exigências, quanto ao cidadão que pode acompanhar via portal do governo e suas agências reguladoras as informações sobre o território. Neste contexto, para Brasil (2000), o governo eletrônico ganha relevância em duas relações com o governo: G2G (*do inglês government to government*), tratando-se da relação governo entre governo, estabelecida tanto de forma vertical entre instituições das três esferas de governo, quanto horizontal, relacionando-se com os órgãos de mesmo nível governamental); e, G2C2C (*do inglês government to citizen to government*), ou seja, a relação entre governo e cidadão numa via dupla de comunicação, isto é, ao mesmo tempo que o governo mantém suas informações abertas para que o cidadão possa acessá-las virtualmente; ele disponibiliza mecanismos de comunicação que permita este questionar sobre as ações e projetos realizados e obter os dados necessários a regularização das áreas ambientais.

Nestes termos, e levando-se em consideração a ocupação ordenada do território, a comunicação clara e eficaz entre os entes do governo, e entre eles e o cidadão, é de suma importância para celeridade do processo de regularização fundiária. O *e-gov* pode constituir-se numa importante ferramenta de regulação urbano-ambiental, que deve ser usada para difundir informações relevantes à comunidade, bem como melhorar o atendimento de suas necessidades, sobretudo as ocupações em áreas de preservação permanente (APPs), tão comuns no Distrito Federal.

As APPs foram definidas pelo Novo Código Florestal como mecanismos de proteção e conservação dos recursos naturais, o que significa que não são apropriadas à ocupação humana e devem estar cobertas com a vegetação original. A presença da vegetação nativa é para atenuar os efeitos erosivos e a lixiviação dos solos, contribuindo, também, para regularização do fluxo hídrico, redução do assoreamento dos cursos d'água e reservatórios e trazendo, também, benefícios à fauna.

Cabe destacar que o Código Florestal, informa que as APPs devem ser consideradas como faixa de preservação, mesmo nos casos em que a cobertura vegetal não estiver presente, a qual deve ser recuperada com a arborização de espécies nativas, de acordo com a Resolução CONAMA nº 429/2011. Até 2009, a intervenção em APPs só era permitida em casos excepcionais, de utilidade pública, de interesse social ou baixo impacto ambiental, como dispunha a Resolução CONAMA nº 369/2006.

Contudo, com a implantação da Lei Federal Nº 11.977 de 2009 e Lei Federal Nº 12.651 de 2012 e suas alterações, ocorreu uma flexibilização legal para ocupação humana em APPs, mas impondo alguns requisitos. Neste contexto, o Art. 54 da Lei Federal Nº 11.977/2009, informa que o projeto de regularização fundiária de interesse social deverá considerar as características da ocupação e da área para definir parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, além de identificar os lotes, as vias de circulação e as áreas destinadas a uso público. Ainda, a regularização fundiária de interesse social em APP será admitida pelos Estados quando o município não for competente para o licenciamento ambiental.

No que tange ao Novo Código Florestal (Lei Federal Nº 12.651/2012), Seção II - o Regime de Proteção das Áreas de Preservação Permanente, o Art. 8º trata de intervenção ou a supressão de vegetação nativa em APP, estas somente ocorrerão nas hipóteses de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental previstas nesta Lei. Disciplina, também, a utilização dos espaços das APPs, nos casos de regularização fundiária de interesse social, de assentamentos inseridos em área urbana de ocupação consolidada e que ocupam APP não identificadas como áreas de risco, dispondo que a regularização ambiental será admitida por meio da aprovação do projeto de regularização fundiária, na forma da Lei no 11.977/2009.

Para tanto, nos projetos de regularização fundiária, deve ocorrer a indicação das faixas ou áreas em que devem ser resguardadas as características típicas da APP, com a devida proposta de recuperação de áreas degradadas, e daquelas não passíveis de regularização, salientando os riscos ambientais. Ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água, deverá ser mantida faixa não edificável com largura mínima de 15 (quinze) metros de cada lado, podendo ser redefinida quando em áreas urbanas tombadas como patrimônio histórico e cultural.

Neste tipo de projeto, considera-se que maior ênfase deve ser dada à comprovação da melhoria das condições de sustentabilidade urbano-ambiental, a partir do projeto de regularização. Isto se deve, também, à participação popular nas decisões sobre a composição do território e parâmetros para urbanização, onde o componente social ganhou maior representatividade, com poder regulativo. A este respeito, cita-se a Lei Federal Nº 12.527/2011, a qual trata que os sites governamentais devem fornecer serviços de utilidade pública, bem como disponibilidade de informação que auxilie o cidadão no seu cotidiano, trazendo maior eficiência na gestão pública.

No Distrito Federal, a consolidação das informações provenientes de distintas secretarias de governo busca alertar a população sobre as áreas disponíveis à urbanização, as quais seguem as leis urbano-ambientais. Contudo, a formação socioespacial da capital federal, com expressivo histórico de ocupação irregular, aliada à carência de ofertas de habitação a preços acessíveis à maior parcela da população, tem impulsionado, sobremaneira, a demanda por assentamentos ilegais.

Atualmente, o desafio do governo distrital consiste conciliar o processo de regularização fundiária aos dispositivos legais, que permitam a ocupação em APPs de maneira sustentável, mas, também, conter o avanço de novas áreas irregulares, no intuito de preservar o meio ambiente e permitir a ordenação urbana. Para tanto, pode contar com as ferramentas do governo eletrônico, criando uma comunicação transparente, desburocratiza e eficiente.

## **2. METODOLOGIA**

### **2.1. PESQUISA DOCUMENTAL E LEVANTAMENTO DE DADOS**

Para o melhor conhecimento da área do estudo foi necessário realizar uma pesquisa e levantamento de todo o material disponível sobre a região de Brasília. Foram investigadas produções científicas elaboradas por universidades e órgãos institucionais (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, Secretaria de Planejamento Urbano, CODEPLAN - Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central, Estatística e Administrações Regionais. Foram consultados, ainda, os sítios oficiais das secretarias de Governo do Distrito Federal.

### **2.2. LEVANTAMENTO DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE À MATÉRIA**

Foram consultadas as legislações federais e distritais sobre o uso do solo e e-gov, utilizando-se sempre como parâmetro a norma legal, conforme determina a constituição federal. O embasamento legal foi de suma importância para a composição deste artigo, pois permitiu um melhor tratamento da questão, levando-se em consideração a qualidade do ambiente natural e a equidade social.

## 2.3. ELABORAÇÃO DO TEXTO FINAL

Após a conclusão das etapas anteriores, foi possível realizar a consolidação e análise dos dados, do qual decorreu à elaboração deste artigo.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 3.1 BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

A formação socioespacial da cidade de Brasília, na década de 1950, está relacionada a uma política de promoção do povoamento e desenvolvimento da região Centro- Oeste do país, que até então estava concentrada no eixo Rio-São Paulo. Na época, o projeto aprovado foi estruturado para atender a uma população de 600 mil habitantes, ao final de 2000, mas as fortes correntes migratórias promoveram uma população para perto de 2 milhões de habitantes, em 2000, e para 2.469,489 milhões de habitantes em 2010 (IBGE, 2010).

O fenômeno da migração tem grande representatividade no Distrito Federal, tendo em vista que a cidade foi implantada num local onde não havia nenhum núcleo urbano CODEPLAN (2014). Por volta de 1950, famílias de nordestinos destinaram-se à nova capital do país para servir de mão-de-obra na construção civil. Após a inauguração da cidade, as obras continuaram por muito tempo e em ritmo acelerado, pois havia a necessidade de construção das cidades-satélites, atuais regiões administrativas. Na década de 1970, cidades como Gama, Taguatinga, Candangolândia e Núcleo Bandeirante foram erguidas para abrigar esses trabalhadores que pretendiam fixar-se na capital, bem como atender população de baixa renda que estavam deslocando-se para Brasília.

A segunda leva de migrantes, a partir de 1970, correspondia a uma mão de obra mais especializada para atender ao comércio e serviços, bem como para compor o quadro técnico e administrativo do serviço público. Na década de 1980, o acréscimo da população residente no entorno do Plano Piloto era de 1,6% ao ano e, no início de 1990, esse índice subiu para 3,57%; ao final desta década o crescimento populacional subiu para cerca de 5%.

Em 2003, o crescimento populacional teve uma expressiva alta, passando para 13,9% ao ano. O censo do IBGE de 2000 registrou que dos 2.051.146 habitantes, 1.094.303 eram migrantes de outros estados, sendo que desse total, cerca de 400 mil pessoas residiam na cidade a menos de 10 anos. Este fato demonstra que Brasília é uma cidade em construção e que, ainda, é uma região de forte atração populacional.

O histórico da ocupação de Brasília resume-se, basicamente, na vocação desse trecho em consolidar-se, ao longo do tempo, como polo econômico, visando o desenvolvimento da região Centro-Oeste. Contudo, a crescente urbanização teve seu lado negativo, do ponto de vista da regularização da terra, pois inúmeras chácaras que foram inicialmente concedidas à produção agrícola, para abastecer o Plano Piloto, foram sendo parceladas diante da carência de política habitacional.

Atualmente, segundo informações da Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal (Terracap, 2016), foi elaborado um estudo, em 2006, que revelou a existência de 513 parcelamentos irregulares, dos quais 379 constituídos em zona urbana e 134 na zona rural. Dos parcelamentos urbanos, 347 eram informais, 28 estavam em processo de regularização e 4 eram regulares, com registro em cartório. Desses situados em área urbana, 189 estavam em terras não desapropriadas ou de particular, 88 estavam em áreas desapropriadas e 40 em terras desapropriadas em comum, pertencentes a particulares e ao governo, mas sem divisão e demarcação. Ainda, informou que 202 parcelamentos urbanos, com 347.434 habitantes, estavam localizados em setores habitacionais criados, correspondendo a 65% da população que habitava em parcelamentos urbanos informais.

Para a tratativa do problema, a Terracap agrupou os parcelamentos consolidados, quando possível, em Áreas de Regularização e estas em Setores Habitacionais de Regularização, agregando áreas desocupadas para fins de estruturação viária, implantação de equipamentos comunitários públicos e privados, equipamentos urbanos e áreas verdes livres. Estas informações foram compiladas no Plano de Desenvolvimento e Ordenamento Territorial do Distrito Federal, o qual serve como diretriz para políticas de regularização da terra.

### 3.2 PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

Em resposta ao processo acelerado de transformação do uso do solo, vários planos de ordenamento territorial foram criados, desde 1977. Os principais desafios eram efetuar a regularização das terras desapropriadas, ainda da época da criação da cidade, para tornar o acesso à terra num processo legal e desburocratizado.

Nesta linha, o Plano de Desenvolvimento e Ordenamento Territorial – Lei Distrital Nº803/2009 e suas alterações, instituiu no Artigo 125 as Áreas de Regularização, que são classificadas em Áreas de Regularização de Interesse Social – ARIS e Áreas de Regularização de Interesse Específico – ARINE. Por meio da “Estratégia de Regularização Fundiária” constante do PDOT/09 foram criados 29 Setores Habitacionais de Regularização, dentro dos quais foram definidas 39 Áreas de Regularização de Interesse Específico - ARINE e 22 Áreas de Regularização de Interesse Social – ARIS. Foram criadas, ainda, 6 Áreas de Regularização de Interesse Específico - ARINE e 14 Áreas de Regularização de Interesse Social – ARIS, localizadas fora de Setores Habitacionais de Regularização. Complementando a Estratégia de Regularização Fundiária, 27 parcelamentos localizados em zona rural foram definidos como Parcelamentos Urbanos Isolados – PUI, dos quais 5 foram classificados como de Interesse Específico e 22 como de Interesse Social.

Apesar da prioridade no processo de regularização fundiária, a Lei Orgânica do Distrito Federal dispõe as normas e garantias de proteção ao meio ambiente, conforme artigos 278 a 311, tais como estudo ambiental, licenciamento ambiental, proteção de unidades de conservação, dentre outros. Esses dispositivos corroboram as disposições da Constituição Federal de 1988, ressaltando o entendimento de que há o dever legal de proteção do meio ambiente por parte do Estado e da coletividade.

### 3.3. APLICAÇÃO DO NOVO CÓDIGO FLORESTAL E MINHA CASA, MINHA VIDA EM ARINE NO DF

Em 2009, a Terracap licitou o projeto integrado para regularização fundiária da ARINE Arniqueira, composta por três frentes de regularização: Setor Habitacional Arniqueira (1.398,51 hectares), Setor Habitacional Bernardo Sayão (110,63 hectares) e áreas intersticiais do Setor de Mansões Park Way Trecho 3 (939,31 hectares). As diretrizes de ocupação traçadas definiram que as edificações que se encontravam em APP, deveriam ser demolidas e a área objeto de projeto de recuperação e área degradada.

Segundo Batista et al (2013), o Estudo de Impacto Ambiental deliberou que as APPs de cursos d’água teriam como base os Artigos 4º e 65 do Novo Código Florestal, sendo que este último possibilita uma flexibilização da faixa de preservação de 30 para 15 metros, em áreas urbanas consolidadas não mapeadas como áreas de risco e que estivessem inseridas em ARINE. Com isso, a delimitação da APP na ARINE Arniqueira foi estudada caso a caso, para que se alcance a justiça social e a qualidade ambiental.

Em função da ocupação local não respeitar um padrão de urbanização, os cursos d’água que se enquadraram no Artigo 65, foram tratados caso a caso, para reduzir o impacto socioambiental. Para isso, as linhas de APPs de curso d’água em local com ocupação consolidada foi de, no mínimo de 15 metros, tendo como referência a rede hidrográfica gerada no estudo ambiental. Porém, nas áreas em que não havia a consolidação urbana, foram usados os 30 metros ou mais, conforme indicado pelo Artigo 65. A aplicação deste novo instrumento de gestão ambiental, permitiu que cerca de 340 edificações fossem desconstituídas, de um total de 8 mil que estavam em processo de regularização fundiária. Cabe lembrar que, apesar da possibilidade de flexibilização na faixa de preservação permanente, a qualidade ambiental não foi negligenciada.

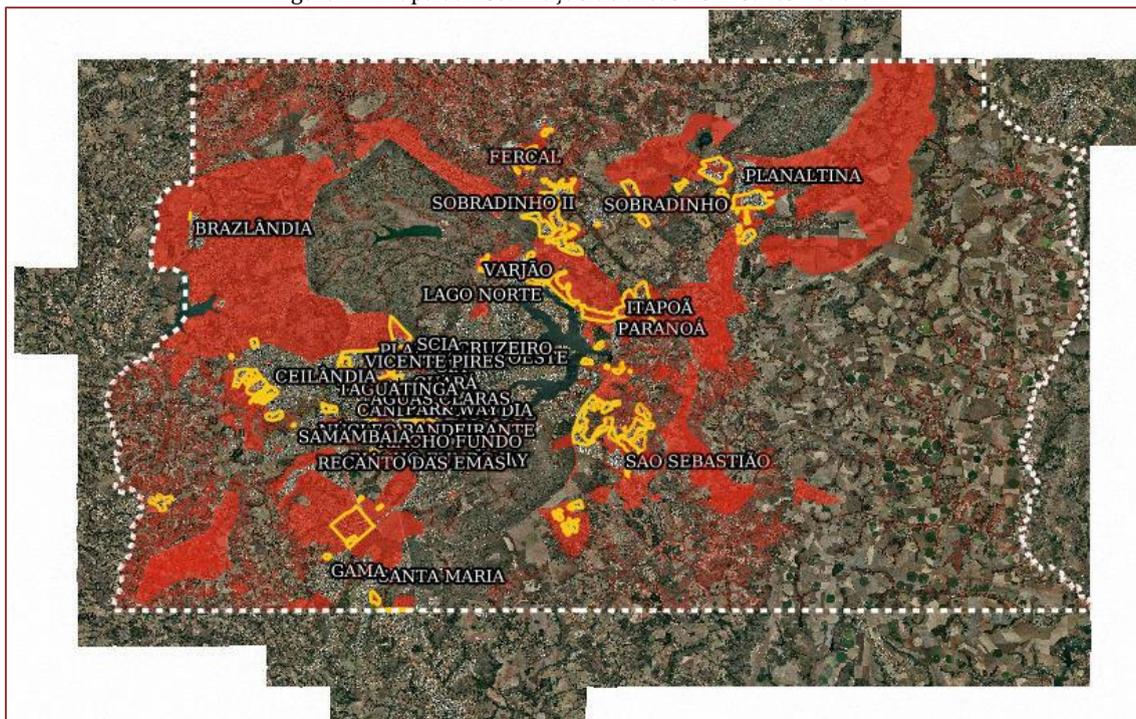
### 3.4 UTILIZAÇÃO DO GOVERNO ELETRÔNICO PARA REGULAÇÃO AMBIENTAL

O Governo do Distrito Federal tem intensificado suas ações de regulação e fiscalização, com vistas à paralisação do intenso processo de grilagem, bastante corriqueiro na região. Para tanto, faz uso de instrumentos governamentais, considerados de fácil acesso e difusão, os quais fazem parte da política do governo eletrônico.

No site da Terracap (<http://www.terracap.df.gov.br>), é possível avaliar a situação fundiária de cada condomínio com pendência fundiária, informando, ainda, o *status* do processo e estágio na etapa de regularização. Ainda, está disponibilizado no site da AGEFIS – Agência de Fiscalização do Distrito Federal (<http://www.agefis.df.gov.br>), um mapa onde são mostradas as áreas sujeitas à infração, caso ocupadas de maneira ilegal e irregular (Figura 1).

Esses instrumentos levam à afirmação das plataformas *online* do *e-gov*, enquanto instrumentos de acesso à informação, dando ao cidadão conhecimento de como ele deve proceder para regularização fundiária, disponibilizando cartilhas para áreas rurais e para regularização de interesse social, e incluindo as etapas necessárias à regularização.

Figura 1 – Mapa da fiscalização de áreas no Distrito Federal.



Fonte: AGEFIS, 2016.

No site da Terracap, o canal de comunicação com o cidadão, o diálogo é feito por meio de acesso à ouvidoria, que pode ser presencialmente, por contato telefônico ou via internet, o que permite registrar reclamações, denúncias, elogios e sugestões, as quais são monitoradas via um protocolo eletrônico emitido. Isso parece demonstrar certa preocupação por parte do órgão em disponibilizar informação ao cidadão de maneira fácil, por várias vias de interação, e que permita o mesmo acompanhar seus registros, e receber retorno da instituição. É importante ressaltar que isso não parecer ser proveniente de uma política de governo eletrônico, mas sobretudo de um canal de ouvidoria regularizado por outros programas e regulamentos governamentais, visto que não há preocupação com a promoção da cidadania, e sim com a regularização pela Lei de acesso à informação.

No que tange ao site da AGEFIS, esta disponibiliza apenas informações básicas sobre os serviços realizados e contatos telefônicos, demonstrando um grau de desenvolvimento do *e-gov* num nível pouco desejável, diante da magnitude dos problemas ambientais gerados pela ocupação irregular e desordenada.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A regularização fundiária promove a qualidade ambiental, pois ocorre a implantação de serviços de água tratada, canalização de esgotos, pavimentação das ruas, iluminação pública, coleta de lixo e limpeza pública. Além disso, o registro do imóvel em cartório permite segurança à família e condições efetivas de bem-estar e de integração social. Nestes termos, o Art. 225 da Constituição Federal é atendido, quando as medidas jurídicas, ambientais e sociais que visam à regularização de assentamentos irregulares e à titulação de seus ocupantes, garantem o direito social à moradia, o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Para isso, as Leis Federais Nº 12.657/2012 e Nº11.977/2009 fornecem os insumos necessários à efetiva regularização de áreas consideradas como de interesse social, garantindo flexibilidade na definição da área de preservação, sem negligenciar a conservação do meio ambiente. Esta análise é de suma

importância para a tomada de decisão, uma vez que esses instrumentos foram criados como elemento de promoção social e de sustentabilidade, distanciando-se da ideia de ocupação humana sem preocupação com o meio ambiente.

Ainda, vê-se que, apesar da disponibilidade do acompanhamento das APP ser viabilizado por meio informatizado, esta parece ser o único diferencial que deixa as plataformas das principais instituições governamentais envolvidas com a regularização fundiária num nível cujo grau de desenvolvimento do e-gov se manifestaria como regular. As informações são prestadas de maneira clara e os sites possuem acesso fácil, sem demora nos carregamento dos mapas disponíveis, porém pouco interativo em termos de comunicação com o cidadão, e por consequência, pouco promotor de cidadania em termos de conscientização ambiental.

## REFERÊNCIAS

- [1] BATISTA, G. V. OLIVEIRA, A.L., SILVA, G., QUEIROZ, C.M. Uso de perfilamento a laser na delimitação de áreas de preservação permanente de curso d'água: estudo de caso na área de regularização fundiária de interesse específico Arniqueira - Brasília/Distrito Federal - Brasil. Anais XVI Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR, Foz do Iguaçu, PR, Brasil, 13 a 18 de abril de 2013, INPE.
- [2] BRASIL. Palácio do Planalto. Lei Nº 11.977, de 7 de julho de 2009. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm). Acesso em: 28 abril 2016.
- [3] . Palácio do Planalto. Lei Nº 12.657, de 25 de maio de 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm). Acesso em: 25 abril 2016.
- [4] . Palácio do Planalto. Lei Nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm). Acesso em: 28 abril
- [5] . Ministério da Ciência e Tecnologia. 2000. Sociedade da informação no Brasil -Livro Verde. Takahashi. Brasília.
- [6] . Ministério do Meio Ambiente. Resolução do CONAMA nº 429/2011. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=644>. Acesso em: 05 abril
- [7] . Ministério do Meio Ambiente. Resolução do CONAMA nº 369/2006. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>. Acesso em: 05 abril.
- [8] . Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Demográficos de 2000 e 2010. GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN – Disponível em: [http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa\\_socioeconomica/pdad/2004/PDAD\\_2004.pdf](http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/pdad/2004/PDAD_2004.pdf). Acesso em: 25 abril 2016.
- [9] . Lei 803 de 25 de abril de 2009. Disponível em: [http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id\\_norma\\_consolidado=60298](http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=60298). Acesso em 26 abril de 2016.
- [10] RIBEIRO, C.P.P. et al. Difusão da informação na administração pública. Revista Transformação 23(2): 159-171. Maio/Ago. Campinas, 2011.
- [11] JARDIM, J. M. A construção do e-gov no Brasil: configurações político-informacionais. Revista CIFORM. Universidade federal da Bahia. 2005. Disponível em: [http://www.cinform.ufba.br/v\\_anais/artigos/josemariajardim.html](http://www.cinform.ufba.br/v_anais/artigos/josemariajardim.html). Acesso em Mar 2016.

# Capítulo 14

## *Valoração ambiental em parques urbanos: Um estudo de caso no parque Rio Branco – Fortaleza, CE, Brasil*

*Virgínia Eduarda de Sousa*

*Kamila Vieira de Mendonça*

**Resumo:** Nas últimas décadas, aumentou o processo de urbanização das cidades e, com isso, parques urbanos se tornaram ambientes de escape para utilização dos serviços ecossistêmicos. O Parque Rio Branco, está situado em Fortaleza no Estado do Ceará, e é uma opção para os que desejam praticar atividades físicas e/ou para os momentos de lazer e descanso. Este trabalho utiliza o método de Valoração Contingente, para estimar o valor, em unidades monetárias, do parque. Dentre os principais resultados, aproximadamente 75% dos entrevistados estão dispostos a pagar uma quantia para a preservação do parque. Considerando o total de entrevistados, o valor mensal agregado foi de R\$155.736,00. Além disso, para promover o desenvolvimento da sociedade por meio da extensão universitária, foram realizadas campanhas de sensibilização ambiental sobre coleta seletiva durante as entrevistas.

**Palavras-chave:** Parques urbanos. Valoração Contingente. Extensão Universitária.

## 1. INTRODUÇÃO

A crescente urbanização das cidades nas últimas décadas fez com que os espaços verdes, caracterizados por suas vegetações nativas, acabassem por se comprimir de maneira desenfreada. Como consequência, zonas de poluições sonora e atmosférica se acumulam entre os prédios nas cidades. Dessa forma, parques urbanos se mostraram como ambientes para quem busca contato com a natureza e locais para descanso e práticas de atividades físicas (SZEREMETA e ZANNIN, 2013).

Ao traçar um histórico dos parques nas cidades, Maymone (2009) afirma que a concentração de pessoas e atividades econômicas em áreas urbanas, teve um aumento crítico durante os séculos XVIII e XIX, com a Revolução Industrial. Isso, aliado a um inexistente planejamento das cidades, fez com que áreas verdes fossem quase que devastadas completamente, o que deu início aos parques urbanos da Inglaterra, sendo “idealizados como construções arquitetônicas para atender à demanda por lazer, bem como para amenizar a poluição das cidades” (LIMA e ROCHA, 2009).

No Brasil, os primeiros parques datam do século XVIII, e diferente dos europeus, tinham como principal função o lazer das elites da época (LIMA e ROCHA, 2009). A partir da década de 1980, os parques urbanos passaram por transformações, dando ênfase à preservação da vegetação nativa e valorizando os espaços de contemplação (MAYMONE, 2009).

[...] A presença de parques no espaço urbano visa minimizar a deterioração da qualidade de vida e os processos de degradação ambiental por meio da manutenção das condições bióticas, favoráveis ao conforto térmico, à saúde e ao bem estar da população e da vida biológica nas cidades, além de oferecer um local, para práticas de lazer, recreação, esportes, contemplação e espaços culturais e educativos (MAYMONE, 2009, p. 19).

O estudo da WWF-Brasil (2018), mostrou que mais de 90% dos brasileiros gostariam de ter mais contato com a natureza e cerca de 54% não estão satisfeitos com as áreas verdes existentes em suas cidades. Pesquisas como essa, retomam a ideia de que grande parte da população brasileira valoriza a presença de parques urbanos, mas devido às condições de estrutura locais ou até mesmo sua ausência, estas pessoas ficam limitadas ao seu acesso.

Para Maia (2002, p. 5):

O fato de grande parte dos recursos ambientais serem de natureza pública, de livre acesso às pessoas e sem preço definido no mercado, faz com que muitas vezes sejam condenados a um uso abusivo, inconsciente e descontrolado. Isto permite que os agentes não internalizem em suas obrigações os custos sociais ambientais, possibilitando o surgimento de externalidades negativas para a população.

Sabendo da importância de preservar as áreas verdes, incluindo as remanescentes em centros urbanos, é necessária a aplicação de ferramentas que auxiliem o processo de conservação. Isso pode ser feito por meio de ações de educação e de conscientização ambiental junto à população, além de ações por parte dos governos.

A metodologia de valoração ambiental pode ser utilizada para auxiliar a tomada de decisão quando se busca priorizar ambientes para recuperação ou preservação, além da criação de leis e multas para fiscalização desses ambientes. Ao se atribuir valores econômicos aos recursos ambientais, é possível distinguir, em termos monetários, os custos que a sua devastação pode acarretar ou o ganho, se a área se mantiver intacta.

Ademais, para que políticas públicas aplicadas na conservação dos parques sejam efetivas, é necessário que a população se conscientize, auxilie e cobre a continuidade dos projetos. A educação ambiental se mostra como um importante meio com a finalidade de levar informações de cunho ambiental a todos os níveis da sociedade. Diante disso, a Universidade tem papel fundamental na promoção do desenvolvimento da sociedade e na construção do conhecimento.

O presente estudo busca estimar o valor monetário para o Parque Rio Branco, o que pode pressupor sua importância para a cidade de Fortaleza, a partir de informações sobre a disposição a pagar pela sua preservação e conservação. Além disso, foi realizada ação de educação ambiental como uma ferramenta de informação para os visitantes do parque, conscientizando-os sobre a coleta seletiva e a conservação do parque.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

A Valoração Ambiental tem se estabelecido como um campo de pesquisas, tornando-se uma ferramenta importante na gestão do meio ambiente. Existem diversos métodos de valoração que buscam captar a percepção das pessoas em relação a diversos ambientes, como por exemplo, os parques urbanos.

O método de Valoração Contingente foi utilizado para monetizar os benefícios indiretos do Bosque Alemão, área verde da cidade de Curitiba/PR. O parque conta com atividades de educação ambiental, uma biblioteca, espaços para contemplação e alimentação, além de trilhas para seus usuários. A partir de informações sobre a média mensal de visitantes do parque, foram aplicados 95 questionários entre abril de 1996 e dezembro de 1997. Com base nos resultados, 62,1% dos entrevistados estavam dispostos a pagar por um valor de entrada para o parque. O valor econômico total estimado para o bosque foi de R\$29.040,00. (GRAÇA; HILDEBRAND; HOEFLICH, 2002).

O Parque Nacional Lagoa do Peixe (PNLP), localizado no estado do Rio Grande do Sul, é caracterizado por ecossistemas litorâneos que abrigam diversas aves migratórias, e conta com a presença de fazendeiros e pescadores clandestinos. Para sua valoração foi utilizado o método contingente, com a eliciação de lances livres na escolha dos valores pelos visitantes. Foram aplicados 130 questionários ao longo do mês de fevereiro de 2003, dos quais 119 dos entrevistados estavam dispostos a pagar pela preservação e conservação do parque. A média dos valores obtidos foi de R\$7,94 por pessoa, o que gerou um total de R\$54.770,12. (ABDALLAH; BRAGA; OLIVEIRA, 2005).

No município de Cuiabá, Mato Grosso, está localizado o Parque Estadual Mãe Bonifácia, uma Unidade de Conservação estadual desde o ano 2000, pelo Decreto 1.470, de 9 de junho. O parque, oferece aos seus visitantes: trilhas, para caminhada e observação da fauna e flora; e, estruturas, como mirante, praças, locais para atividade física e brinquedos infantis. Para a valoração, foram feitas 100 entrevistas na entrada do parque, durante os finais de semana, nos meses de agosto e outubro de 2009. Entre os entrevistados, 23% declararam-se a favor da cobrança de um valor pela entrada no parque, desses, 63%, estavam dispostos a pagar o valor de R\$ 1,00. Para estimar o valor do parque, foi considerada a frequência de mais de 2.000 visitantes por dia em um ano, totalizando R\$ 812.490,00/ano (NASCIMENTO; RIBEIRO; SOUSA, 2013).

O Parque Universitário Vivar Castro se localiza na Universidade Nacional de Loja, Equador, e tem grande importância como um local de estudo e recreação para seus estudantes. Como metodologia foram valorados os serviços de uso direto e indireto do parque. Para a DAP foram aplicados 100 questionários aos visitantes durante os finais de semana no período de três meses, no ano de 2017. O valor econômico total do parque foi resultado em um total de US\$641.259,5 (AGUIRRE PADILLA; GAONA OCHOA; SAMANIEGO ROJAS, 2019).

## 3. METODOLOGIA

Nesta seção serão apresentadas informações sobre o local de estudo e as metodologias de Valoração Contingente e de Educação Ambiental.

### 3.1. LOCAL DE ESTUDO

O Parque Rio Branco localiza-se em Fortaleza/CE, no bairro Joaquim Távora entre quatro vias de acesso: as avenidas Visconde do Rio Branco e Pontes Vieira, além das ruas Castro Alves e Capitão Gustavo. Seu entorno conta com comércios e residências.

O parque possui uma área de 8,2 hectares, e foi criado pelo Decreto 4628/76, no Diário Oficial do Município (CORDEIRO, 2016; DOM, 1976). Pelo seu decreto de criação, foi considerado como uma Zona de Preservação Paisagística, onde fica a nascente do riacho Rio Branco. Além disso, pela Lei Nº 7893, de maio de 1996, é uma área de Proteção do Município de Fortaleza (LIMA e ROCHA, 2009; CEARÁ, 1996).

Segundo Lima e Rocha (2009), o terreno do parque servia como quintais de residências e sítios, com atividades de agropecuária e comércio. O terreno ainda possui outros três riachos que foram canalizados. Atualmente, o parque possui uma área temática com aparelhos para a realização de exercícios físicos, trilha para caminhada, um anfiteatro ao ar livre, campo de futebol e uma área de recreação infantil.

### 3.2. VALORAÇÃO AMBIENTAL

No método de valoração contingente (MVC) é criado um mercado hipotético onde as pessoas informam a disposição a pagar (DAP) pela conservação ou a aceitar (DAA) pela interferência ou não no local. Esse cenário altera o nível de bem-estar dos usuários ao impactar tanto quantitativamente, quanto qualitativamente nos bens ambientais (MOTTA, 2006).

Segundo Motta (1997), a DAP (ou DAA) é uma maneira de revelar as preferências das pessoas, em valores monetários. A estimativa dos benefícios totais gerados pelo recurso ambiental é dada pela agregação das preferências individuais da população.

A aplicação do MVC requer um planejamento composto por diversas etapas. Ao identificar a área de estudo, é de suma importância a escolha adequada entre os processos de DAP e DAA, de acordo com o estudo que se deseja realizar na área.

Para o presente trabalho, os valores da DAP foram obtidos por meio de entrevistas com os frequentadores da área, que ocorreram entre julho e setembro, de 2018. Trinta questionários piloto foram aplicados, para verificar se alguma questão precisava de correção. Em seguida, foram aplicados os questionários definitivos que continham questões socioeconômicas e ambientais. Sobre a forma de eliciação, optou-se pela forma aberta, onde o entrevistado escolhe um valor a pagar a mais na sua conta de água pela manutenção do parque.

As respostas foram tabuladas para posterior tratamento estatístico. Além das estatísticas descritivas, foi utilizado o método dos mínimos quadrados ordinários para verificar as variáveis que influenciam na disposição a pagar:

$$DAP = a_0 + a_1Ei + a_2Ii + e$$

Onde:

*DAP* = disposição a pagar pela conservação do Parque Rio Branco;

*Ei* = grau de escolaridade dos indivíduos;

*Ii* = idade dos indivíduos;

*e* = erro

Para se calcular a DAP, multiplica-se a média dos valores da disposição a pagar dos indivíduos, dentro de um intervalo *i*, pela população de visitantes do parque no período da pesquisa (MOTTA, 2006). A equação é descrita da seguinte maneira:

$$DAPT = \sum_{i=1}^y DAPMi \left( \frac{ni}{N} \right) (X)$$

Onde:

*DAPM* = média da disposição a pagar;

*ni* = número de entrevistados dispostos a pagar;

*N* = número total de entrevistados;

*y* = número de intervalos relativos às respostas quanto a DAP;

*i* = um dos intervalos relativos às respostas quanto a DAP;

*X* = número de habitantes estimado na área do parque no período da pesquisa

### 3.3. EDUCAÇÃO AMBIENTAL

Para promover o desenvolvimento da sociedade por meio da extensão universitária, durante as entrevistas, foi exposto aos participantes a importância da prática da coleta seletiva e da conservação de áreas verdes. Essa ação tem como objetivo inserir uma atividade de educação ambiental na pesquisa, ao levar informações de cunho ambiental aos frequentadores. Conscientizar a população contribui para a adoção de hábitos favoráveis ao meio ambiente e na cobrança junto ao poder público, o que beneficia a preservação ambiental.

A educação ambiental como uma forma de sensibilização, deve se fazer presente em todos os setores da sociedade trazendo um sentimento de pertencimento da pessoa pelo local, e é importante que seja contemporânea e interligada com outros assuntos comuns no cotidiano das pessoas (VASCONCELOS, 2016).

Desde 1995, o Parque Rio Branco conta com ações promovidas pela Organização Não Governamental Movimento Proparque, que leva atividades culturais e de educação ambiental para os frequentadores do parque nos finais de semana. Essas ações geram discussões com propostas para a melhoria do parque e de um meio ambiente mais saudável.

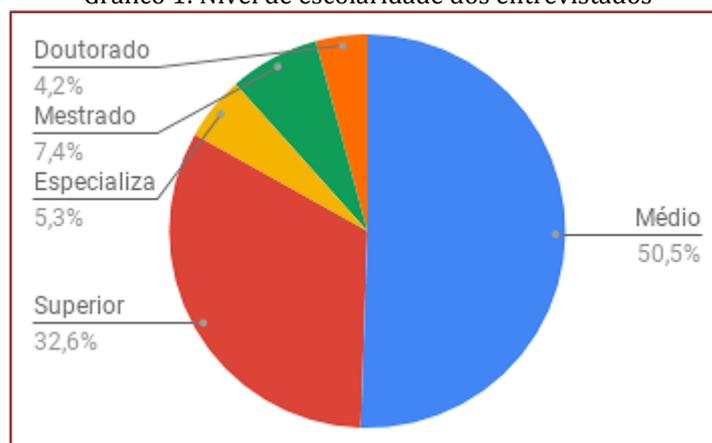
## 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1. ESTATÍSTICAS DESCRITIVAS

Dos 101 entrevistados, 50 são do sexo feminino, com idade média de 38,5 anos, enquanto 51 pessoas são do sexo masculino, com idade média de 59 anos. Quanto ao estado civil, 35,64% dos usuários são solteiros e 56,44%, casados. As principais fontes de renda dos entrevistados são: 31,68%, trabalhadores formais, 24,75%, aposentados, 16,83%, autônomos, 11,88%, estudantes, 9,91%, donas de casa e 4,95%, desempregados.

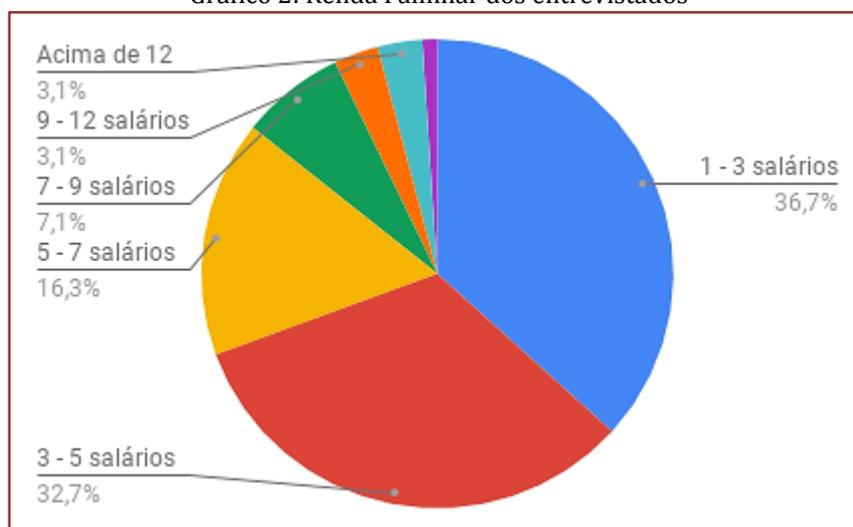
No gráfico 1, os ensinos médio e superior aparecem como os graus de escolaridade mais comuns entre os usuários. No que se refere à renda, o maior percentual está entre 1 e 3 salários mínimos (o salário mínimo em 2018: R\$954,00).

Gráfico 1: Nível de escolaridade dos entrevistados



Fonte: Autor

Gráfico 2: Renda Familiar dos entrevistados



Fonte: Autoras

Com relação às perguntas sobre o uso do parque, apenas 5,9% dos entrevistados afirmaram estarem visitando o parque pela primeira vez, enquanto 39,6%, 45,5% e 8,9%, frequentam o local diariamente, semanalmente e mensalmente, respectivamente. A opção atividade física aparece como a principal forma de uso, com 44,5% das respostas, seguida por lazer, com 27,7% e passagem, com 26,7%. Durante as entrevistas também foi questionado o nível de satisfação por algumas características do parque. Quanto ao quesito segurança, 44,5% estão satisfeitos e 40,6% insatisfeitos; 56,4% estão satisfeitos com a limpeza, enquanto 38,6% se encontram insatisfeitos; e, no que se refere à infraestrutura do parque, 23,8% estão satisfeitos e 67,3% insatisfeitos.

#### 4.2. ANÁLISE DE REGRESSÃO

Para a análise de regressão utilizou-se método de Mínimos Quadrados Ordinários (MQO), com procedimento de regressão *enter*, que tem como característica a inclusão de todos os previsores no modelo ao mesmo tempo. Os resultados se encontram na tabela 1:

Tabela 1: Estimativa dos parâmetros da função de disposição a pagar.

Variáveis explicativas	Coefficientes de Regressão	Teste "t" de Student
Constante	1,243*	0,251
Escolaridade	0,204*	1,852
Idade	13,213*	3,369
Coefficiente de determinação ( $R^2$ )	0,228	
Valor da estatística F	14,510*	

Fonte: Autor, 2019

Nível de significância: \*significativo a 10%

Com base no teste F, o modelo apresenta significância estatística. De acordo com o resultado do coeficiente de determinação ( $R^2$ ), as variáveis independentes explicam a DAP em 22,8%. Para verificar a existência de multicolinearidade foi feito o teste *variance inflation factors* (VIF), cujo resultado foi abaixo de 5, o que significa que não há indícios de multicolinearidade.

A função referente à disposição a pagar pela conservação do Parque Rio Branco é expressa da seguinte forma:

$$DAP = 1,243 + 0,204Ii + 13,213Ei$$

As variáveis escolaridade e idade são estatisticamente significativas e à medida que a idade e o grau de escolaridade aumentam, a DAP também aumenta. Esses resultados estão de acordo com o esperado. Pessoas com mais idade estariam dispostas a pagar pelo atributo ambiental, para possível utilização das gerações futuras. Quanto à escolaridade, o sinal está de acordo com a teoria econômica, pois quanto maior o nível e escolaridade, maior a conscientização e o conhecimento a respeito dos serviços ecossistêmicos proporcionados pelo meio ambiente.

#### 4.3. VALOR DA DAP

Dentre os 101 entrevistados, 76 estavam dispostos a pagar alguma quantia pela conservação do parque, enquanto 25 deram resposta negativa. A manutenção e a conservação do parque, por ser uma atribuição do governo, foi a principal justificativa por quem não estava disposto a pagar uma quantia a mais pela preservação do local. A Disposição a Pagar Total (DAPT) foi obtida a partir da média das Disposições a Pagar Individuais (DAP<sub>*i*</sub>). A tabela 2 mostra que os valores mais citados estão no intervalo entre R\$5 e R\$25:

Tabela 2: Intervalos das séries de disposição a pagar, média e número de pessoas em cada intervalo e população total do parque:

Intervalo (R\$/mês)	Média (DAP/ <i>ni</i> )	Pessoas ( <i>ni</i> )	% ( <i>ni</i> / <i>N</i> )	População Total*
(1) 0,00	0	25	24,75	
(2) 0,01 – 5,0	5	16	15,84	
(3) 5,01 – 25,0	17,5	36	35,64	
(4) 25,1 – 50,0	40	19	18,81	
(5) 50,1 – 100	65	5	4,96	
TOTAL		101	100	300

Fonte: Autor, 2019

\*Valor referente ao número de visitantes diários do parque. Informação fornecida pelo Movimento ProParque.

Para o cálculo o valor da DAP referente à conservação do Parque Rio Branco, foi utilizada a seguinte fórmula:

$$DAPT = \sum_{i=1}^5 DAPM_i \left( \frac{n_i}{N} \right) (9000)$$

Aproximadamente 300 pessoas visitam o parque diariamente. Com base nessa informação, estima-se que, mensalmente, 9000 pessoas frequentam o local. Assim, o valor de opção final mensal do Parque Rio Branco foi estimado em R\$155.736,00 por mês.

#### 4.4. AÇÃO DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL

Nas ações de sensibilização junto aos frequentadores do parque foram disseminadas informações sobre a coleta seletiva e a importância das áreas verdes, além da captação de opiniões dos frequentadores do parque. Segundo relato de pessoas que residiam nas proximidades do local, o “ecoponto” – ação da prefeitura municipal que recebe os mais diversos resíduos dos moradores – é muito frequentado. Demonstrando a importância do local.

Ainda com base em relatos, parte dos entrevistados demonstrou insatisfação com a estrutura do parque, e expressou o desejo de que a área fosse preservada pelo poder público e pela população. Comentou-se, ainda, que áreas verdes, como o parque, contribuem para a melhoria da qualidade de vida dos moradores

do entorno e visitantes. Além disso, ações culturais, como as desenvolvidas pelo Movimento Proparque, aproximam as pessoas do ambiente, aumentando a sensação de pertencimento e a preocupação pelo local e disseminando a educação ambiental.

## 5. CONCLUSÃO

A partir da valoração de uma área verde, percebe-se que a sociedade tem interesse em preservar esses espaços em meio às grandes cidades. Ao conferir um valor monetário pela preservação do parque, a tomada de escolhas por áreas prioritárias para conservação é favorecida, além de demonstrar aos tomadores de decisão a relevância das áreas para a população em geral.

As variáveis estatisticamente significantes foram idade e grau de escolaridade, apresentando relação direta com a disposição a pagar. O valor de uso do parque foi de R\$155.736,00 por mês, o que confirma a importância da sua preservação, principalmente aos moradores da região do entorno, o que pode ser indicado pelas entrevistas que foram respondidas por pessoas que frequentam o parque pelo menos semanalmente, com a finalidade da prática de atividades físicas e de lazer.

## REFERÊNCIAS

- [1] ABDALLAH, P. R.; BRAGA, P. L. S.; OLIVEIRA, C. R. Valoração econômica do Parque Nacional da Lagoa do Peixe, RS. In: SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E SOCIOLOGIA RURAL (SOBER), v. 43, 2005, São Paulo. Anais... São Paulo: Sober, 2005.
- [2] AGUIRRE PADILLA, N.; GAONA OCHOA, T.; SAMANIEGO ROJAS, C. Valoración ecológica y económica del Parque Universitario Francisco Vivar Castro, Loja, Ecuador. *Arnaldoa, Trujillo*, v. 26, n. 1, p. 305-324, enero 2019. Disponível em: <[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2413-32992019000100014&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2413-32992019000100014&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em: 13 jul. 2019.
- [3] ALVES, T. V. A. Parques urbanos de Fortaleza-Ceará (BR): espaço vivido e qualidade de vida / Urban parks of Fortaleza-Ceará (BR): lived space and quality of life. *Caderno de Geografia, Belo Horizonte*, v. 24, n. 42, p. 1-2, jul. 2014. ISSN 2318-2962. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/article/view/5128/6747>>. Acesso em: 25 nov. 2018.
- [4] CORDEIRO, J. A. Parque Rio Branco. *Coisa de Cearense*, 23 de abr. de 2016. Disponível em: <<http://coisadecearense.com.br/parque-rio-branco/>>. Acesso em: 25 nov 2018.
- [5] COSTA, A. da S. As atividades Econômicas e a Deterioração Ambiental: o caso do Parque Rio Branco em Fortaleza. 2006. Monografia (Curso de Especialização para Jornalistas) - CAEN, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2000.
- [6] DE CARLO, S. Sistema integrado de contas econômico-ambientais - SICEA. Texto para discussão, n 1. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 30 p.
- [7] FINCO, M. V. A.; ABDALLAH, P. R. Valoração Econômica do Meio Ambiente: O Método do Custo de Viagem Aplicado ao Litoral do Rio Grande do Sul. In: *Teoria e Evidência Econômica, Passo Fundo - RS*, v. 10, n 18, maio 2002.
- [8] LIMA, A. E. F.; ROCHA, N. M. M. Dinâmica dos Parques Urbanos de Fortaleza-CE: Considerações Sobre o Parque Rio Branco. *Conexões - Ciência e Tecnologia*, [S.l.], p. 53-61, oct. 2009. Disponível em: <<http://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes/article/view/128>>. Acesso em: 28 nov. 2018.
- [9] MACEDO, S. S.; SAKATA, F. G. Parques urbanos no Brasil. São Paulo: Edusp, Imprensa Oficial do Estado, 2002.
- [10] MAIA, A. G. Valoração de Recursos Ambientais. 2002. 199 f. Dissertação (Mestrado Desenvolvimento Econômico, Espaço e Meio Ambiente) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002. Disponível em: <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/286199/1/Maia\\_AlexandreGori\\_M.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/286199/1/Maia_AlexandreGori_M.pdf)>. Acesso em: 23 nov. 2018.
- [11] MAIA, A. G.; ROMEIRO, A. R.; REYDON, B. P. Valoração de recursos ambientais – metodologias e recomendações. n 116. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, IE/UNICAMP, mar. 2004. 38 p.
- [12] MAYMONE, M. A. de A. PARQUES URBANOS - ORIGENS, CONCEITOS, PROJETOS, LEGISLAÇÃO E CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO ESTUDO DE CASO: PARQUE DAS NAÇÕES INDÍGENAS DE CAMPO GRANDE, MS. 2009. 189 f.

Dissertação (Mestrado em Tecnologias Ambientais) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande - MS, 2009. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp101213.pdf>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

- [13] MOTTA, R. S. da. Economia Ambiental. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. 225p.
- [14] MOTTA, R. S. da. Manual para valoração econômica de recursos ambientais. Rio de Janeiro: Coordenação de Estudos do Meio Ambiente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (CEMA/IPEA) e da Coordenação Geral de Diversidade Biológica do Ministério do Meio Ambiente, 1997. 242 p.
- [15] NASCIMENTO, S. T. M. F.; RIBEIRO, E. S.; SOUSA, R. A. T. de M. e. Valoração econômica de uma unidade de conservação urbana, Cuiabá, Mato Grosso. Interações (Campo Grande), Campo Grande, v. 14, n. 1, p. 79-88, Junho 2013. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1518-70122013000100008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122013000100008&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 23 Julho 2019.
- [16] SZEREMETA, B.; ZANNIN, P. H. T. A IMPORTÂNCIA DOS PARQUES URBANOS E ÁREAS VERDES NA PROMOÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA EM CIDADES. Raega - O Espaço Geográfico em Análise, [S.l.], v. 29, p. 177-193, dez. 2013. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/30747/21483>>. Acesso em: 27 nov. 2018.
- [17] VASCONCELOS, F. H. L. (Coord.). Educação ambiental: da teoria à prática. Universidade Federal do Ceará. – Recife: Imprima, 2016. 248 p.
- [18] WWF- Brasil. Pesquisa Unidades de Conservação. IBOPE: São Paulo, jun. 2018. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/?67242/Pesquisa-WWF-Brasil-e-Ibope-Brasileiro-quer-ficar-mais-perto-da-natureza-mas-acha-que-ela-no-est-endo-prottegida>. Acesso em: 25 nov. 2018.

# Capítulo 15

## *Direito à natureza na cidade: Os desafios à integração com os ambientes naturais desde a infância*

*Cecília Marilaine Rego de Medeiros*

*Elisânia Magalhães Alves Maciel*

**Resumo:** O contato com a natureza é uma variável importante para o desenvolvimento humano, como mostram pesquisas na área das relações pessoa-ambiente, destacando-se os estudos que comprovam os benefícios para qualidade de vida e consciência pró-ambiental. Contudo, a intensa urbanização tem refletido no modo como as crianças se relacionam com a natureza, cada vez mais restrita a jardins idealizados de ambientes privados, espaços públicos sem tratamento paisagístico ou áreas de risco ambiental, poluídas e degradadas. No contexto urbano brasileiro, marcado por uma crise que inter-relaciona questões sociais e ambientais, perpetua-se(ou permanece) o conflito diante da ausência de uma matriz justa à ambas. Este artigo discute as relações entre crianças residentes em territórios informais de moradia e os espaços naturais protegidos, remetendo aos princípios do Direito à Cidade e ao Meio Ambiente, num campo de conflitos e buscas de interações, face às concepções preservacionistas presentes na Política Ambiental brasileira. Refletimos como os espaços de proteção ambiental podem contribuir para a apropriação e a garantia do direito à natureza na cidade.

## 1. INTRODUÇÃO

Estudos na área das relações pessoa-ambiente têm mostrado que o contato com a natureza oferece benefícios potenciais para o desenvolvimento humano, ao mesmo tempo em que restaura a atenção, reduz o estresse e recupera uma consciência para a importância da preservação dessas áreas naturais. No entanto, nas cidades brasileiras, assim como de outros países em desenvolvimento, a intensa urbanização pode ter reflexo no modo como gerações de crianças se relacionam com a natureza, muitas vezes restrita a jardins de paisagens (cenário idealizadas), espaços abertos de ambientes privados e fechados, espaços públicos sem tratamento paisagístico ou áreas de risco ambiental, poluídas e degradadas.

O processo de desenvolvimento capitalista moderno, baseado na industrialização e num modelo inconsequente de ocupação do espaço, tem como um de seus principais produtos a crise no mundo urbano. A reflexão sobre o desequilíbrio ambiental aponta também para a mesma causa: o sucesso do modo de produção capitalista, que provoca ao mesmo tempo problemas sociais e ambientais, produzindo desigualdades e riscos, que estão fortemente relacionados (ACSELRAD, 2001; RODRIGUES, 2011). A urbanização dispersa e os problemas de degradação ambiental das cidades contemporâneas são uma prova de que o desenvolvimento urbano – de crescimento econômico desigual e devastador do meio ambiente natural – é uma das causas da crise ambiental (ATAÍDE, 2013). Suas implicações têm também consequências diretas no modo de vida da sociedade (BUENO, 2008).

O contexto urbano brasileiro é claramente marcado por uma crise habitacional, insuficiência de saneamento ambiental, grande número de assentamentos irregulares e ocupações precárias localizadas em faixas limítrofes de áreas ambientalmente frágeis, como marginais de córregos e encostas, por exemplo. Existe, assim, um cenário que inter-relaciona questões sociais e ambientais, sem ter claro ainda como resolver o conflito a partir de uma matriz que seja justa à ambos (BUENO, op. cit.). Na cidade de Natal, localizada no estado do Rio Grande do Norte, essa problemática também pode ser observada no entorno de algumas de suas áreas naturais protegidas. As ocupações territoriais caracterizadas por assentamentos informais, denominados de Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) – vilas, loteamentos irregulares e favelas – nos limites dessas áreas, formam espaços de vulnerabilidade socioambiental (ATAÍDE, op. cit.).

No que se refere à infância, o contexto apresentado no relatório Situação Mundial da Infância 2012 (UNICEF, 2012) resume a problemática de crescer em um mundo urbano, de pobreza, exclusão, violência, descumprimento de direitos como saúde, acesso à água, saneamento e higiene, além dos riscos de catástrofes ambientais, cada vez maiores:

*“Crianças em áreas urbanas frequentemente vivem em melhores condições do que crianças em áreas rurais, graças a padrões mais altos de saúde, proteção, educação e saneamento. No entanto, os avanços urbanos têm sido desiguais, e milhões de crianças em contextos urbanos marginalizados enfrentam diariamente desafios e privação de seus direitos” (UNICEF, op. cit., p. 1).*

Como perspectiva apresentada para transformar e superar essa situação, o relatório citado propõe a efetivação de cidades amigas das crianças, que lhes garantam acesso à natureza e espaços seguros para o brincar.

Este artigo objetiva voltar-se para uma das causas decorrentes das transformações ocorridas nas cidades de todo o mundo: as implicações das mudanças no modo de vida urbano na relação entre crianças e ambientes naturais. Tomando como exercício de observação a cidade de Natal-RN, com enfoque sobre seus espaços naturais protegidos, parte-se das seguintes questões: quais ambientes naturais as crianças têm acesso (direito) nas cidades? E como se relacionam com esses espaços?

## 2. O AMBIENTE URBANO E A CRIANÇA

O reconhecimento de que as interações com a natureza proporcionam muitos benefícios para o bem-estar humano vem crescendo desde a década de 1970, mas a crescente urbanização está degradando a qualidade e a quantidade das experiências na natureza. Crianças e jovens usufruem cada vez menos de experiências ao ar livre, seja em ambientes naturais ou espaços urbanos (CHAWLA, 2006, 2015; KARSTEN, 2005; KAYMAZ, 2017; LOUV, 2005/2016).

A consequência dessa realidade pode estar associada a “*criminalidade e tráfico aumentado, deterioração ou destruição de parques, playgrounds e escolas, por vandalismo ou negligência municipal*” (RABINOVICH, 2004, p. 64). Além disso, a violência urbana lidera o ranking de justificativas pela ausência de crianças nas ruas e nas praças, como exemplifica Wenetz (2014) com sua etnografia dos espaços vazios.

O sentido de isolamento causado por esse modo de vida urbano também tem como justificativa a cultura do medo, que “produz sentimentos ambíguos em relação à cidade, que cultiva a riqueza e o consumismo, em detrimento do lazer, das interações sociais, do contato com a natureza” (DIAS, 2015, p. 4). Todavia, vale acrescentar que o uso mais frequente de espaços naturais pode ser observado em bairros de média e baixa renda (BARRERA et al., 2016), o que demonstra haver uma diferença entre contextos socioeconômicos e relações com espaços urbanos. Espaços verdes dos bairros mostram desempenhar um papel fundamental no apoio ao brincar criativo de crianças de baixa renda.

Reforçando os achados de Dias e Barrera et al., citados anteriormente, Claudia Oliveira (2004), ao estudar a relação de crianças com o ambiente urbano, também destaca a natureza como espaço importante e necessário no período da infância: “*o afastamento da criança da natureza tira muito da sua autonomia*” (p. 49). A autora, analisando o papel da rua para a formação das crianças, verificou que diferentes grupos têm percepções distintas do ambiente urbano, que estão relacionadas diretamente às experiências vividas. Para as crianças em situação de risco, a rua se configura como um espaço de trabalho, de forma que o lugar de brincar, nesse caso, é a casa, que só existe em seu imaginário. Essas crianças demonstraram sentir falta de brinquedos que possam, de fato, utilizar, em locais onde sua entrada não seja vetada. Já as crianças de escolas públicas mostram vivenciar a rua e sentem falta de segurança, iluminação, ciclovia e mais crianças. As crianças de escolas particulares associam o brincar a espaços como praias, fazendas, o próprio quarto, mas não a rua. Elas também sinalizam a falta de outras crianças. Por fim, o último grupo estudado foi de adultos, que associaram o convívio com a natureza, com outras crianças e em espaços livres no seu tempo de infância. O que também é importante destacar do estudo de Oliveira (op. cit) é que as mudanças nas percepções e na exploração do espaço estão associadas a modificações comportamentais e sociais.

O fenômeno urbano contemporâneo é bastante complexo. Para Henri Lefebvre (2001) a problemática urbana põe em questão a vida social, na teoria e também na prática. O funcionalismo levou a perda de possibilidades muito importantes da cidade, sobretudo da rua: o seu sentido comum, compartilhado, público e também a sua função simbólica, representativa da memória do vivido, a continuidade da história; perdeu também seu potencial lúdico, os encontros, as manifestações socioculturais, os espaços onde a vida social se expande para além da produção de riqueza.

O vigoroso processo produtivo da cidade capitalista, por sua enorme potencialidade de estruturação e transformação do território, também desenraiza, e, frequentemente, elimina formas consolidadas de sociabilidade e de reconhecimento e compreensão dos processos naturais que ocorrem na cidade através dos fluxos biológicos e hidrológicos, como manifestações da natureza que resistem e persistem no meio urbano, apesar de todas as adversidades.

É possível pensarmos que o desaparecimento dessas funções nos espaços livres e verdes tenha implicado fortemente na qualidade de vida das novas gerações. Retomar a vida, a história e o lúdico na cidade parece ser uma proposição urgente para permitir que o ser humano, durante a infância, tenha um repertório de vivido que lhe garanta compreender que todos temos o direito de experimentar, circular, de transformar e de se apropriar dos espaços da cidade, se reconhecendo como parte do meio ambiente. A possibilidade de estabelecer um contato direto com a natureza e seus processos contribui para a consciência de sua existência por meio da sensibilidade de sua apreensão e vivência, permitindo valorizá-la.

Do ponto de vista ecológico, os efeitos da urbanização já evidenciam a redução da biodiversidade ambiental em diversas escalas territoriais. À medida que a humanidade se torna cada vez mais urbana, mais pessoas podem perder a oportunidade de se beneficiar ou desenvolver uma apreciação da natureza, o que sugere consequências para a conservação em geral, assim como para a qualidade de vida dos seres humanos (TURNER et al., 2004). De acordo com Soga et al. (2016), “*dada a rápida diminuição do contato diário das crianças com a natureza, a apreciação pública do valor do mundo natural provavelmente também diminuirá gradualmente*” (p. 149, tradução nossa). Essa diminuição, por sua vez, resulta numa “*extinção da experiência*”, expressão levantada pelo ecólogo Robert M. Pyle (2003) para se referir à crescente tendência nas sociedades atuais de afastamento e isolamento em relação ao mundo natural, que, como consequência, gera apatia em relação às preocupações ambientais.

Abdullah et al. (2017) enfatizaram que a experiência direta com os processos ecológicos durante o período da infância tem sido cada vez mais substituída por maneiras indiretas e simbólicas de se familiarizar com a natureza, como programas de televisão ou parques temáticos. Como consequência, os autores afirmam que isso pode levar a percepções negativas em relação aos elementos do meio natural, especialmente animais, além da desconexão com sentimentos que são experienciados quando se está em um ambiente natural. Acrescentamos aos exemplos anteriores, o surgimento de eventos e atividades que, ainda que motivem e possibilitem que vivências em ambientes naturais entrem na programação de crianças, didatizam experiências que poderiam ser naturalmente espontâneas.

### 3. BENEFÍCIOS DAS INTERAÇÕES COM AMBIENTES NATURAIS DURANTE A INFÂNCIA

Pesquisas iniciadas em vários países suscitaram o crescimento de um movimento internacional preocupado com o déficit de natureza nas crianças, apostando numa advertência sobre o impacto negativo desse processo na formação de hábitos e valores, de implicações relacionadas diretamente ao meio ambiente e a saúde das futuras gerações (LOUV, 2005/2016).

Estudos da área da psicologia ambiental sinalizam os benefícios das interações com o mundo natural durante a infância, como a restauração e descanso cognitivo, desenvolvimento físico, qualidade de vida e saúde. Outros, alertam para as possíveis consequências da falta dessa relação, tais como desordens cognitivas, afetivas e sociais. Os contextos retratados nas pesquisas relacionam-se à diferentes escalas de natureza, em áreas rurais, nas cidades, nos bairros e nas residências, e concordaram que a qualidade, a quantidade e, sobretudo, o acesso à pequenos e grandes ambientes naturais, implicam diretamente o desenvolvimento infantil.

Nas cidades, as áreas verdes têm um importante papel nesse contexto. Comumente utilizado para denotar espaço livre na legislação urbanística, área verde é uma componente do sistema de espaços livres com predominância de cobertura vegetal que, com base nos recursos naturais, são voltadas para o incremento de atividades recreativas, de lazer e de proteção dos recursos culturais e históricos, por constituir elemento de beleza cênica, de identidade e percepção na paisagem urbana. Com a emergência da questão ambiental e as repercussões advindas das mudanças climáticas, dos fenômenos das ilhas de calor e do aquecimento global, a contribuição ambiental das áreas verdes passa a ser amplamente conhecida, cujos múltiplos propósitos estão relacionados à manutenção da biodiversidade, à proteção dos recursos hídricos e o funcionamento dos processos hidrológicos, à redução da poluição atmosférica e amenização das temperaturas.

Para além das funções ecológicas, diante das implicações da urbanização na qualidade de vida da população residente nas grandes cidades, o potencial restaurador dos ambientes naturais passou a ser cada vez mais estudado. Berman et al. (2009) comparam os efeitos restauradores de interações com ambientes naturais e urbanos sobre o funcionamento cognitivo. Os autores explicam como a atenção direcionada funciona nesses ambientes: na natureza, apesar de possuir estímulos intrigantes, a atenção é captada de forma moderada e crescente, o que possibilita que as habilidades de atenção dirigida tenham a chance de se restabelecerem; já nos ambientes urbanos, ao contrário dos ambientes naturais, os estímulos fazem com que a atenção seja captada dramaticamente e adicionalmente, requerendo atenção direcionada constantemente, o que faz com que tornem-se menos restauradores.

Nesse sentido, as áreas verdes são significativamente importantes para o restabelecimento das habilidades de atenção dirigida de moradores das cidades. Para as crianças, ressalta-se a relevância da renovação de seus recursos psicológicos e de atenção, esgotados diariamente, para o seu desenvolvimento saudável, além de proporcionar melhoria dos sintomas do Transtorno de Déficit de Atenção e Hiperatividade – TDAH (Collado e Staars, 2016). Especialmente para as crianças, a característica fascinante da natureza reforça a experiência de restauração desses ambientes, na medida que a atenção involuntária é despertada. O sentido de ligação e integração ao lugar “*permite o funcionamento humano sem o uso da atenção direcionada*” (ALVES, 2011, p. 46), possibilitando sua restauração.

Com relação aos ambientes naturais, Evans (2006) se baseia em outros autores para enfatizar que: 1) quando questionados ou observados em atividades lúdicas, as crianças preferem ambientes ao ar livre, particularmente aqueles com natureza predominante. Uma razão para isso pode ser a maior variedade de oportunidades de brincadeiras livres e sociais e maior mobilidade independente oferecida por esses espaços; 2) Crianças também são influenciadas pelos potenciais restauradores das configurações naturais dos ambientes, reduzindo a fadiga cognitiva e aumentando o bem-estar; 3) A capacidade de autorregulação da atenção e das emoções também foi melhor percebida em meninas que residiam em

habitações mais próximas dos espaços naturais ao ar livre, com presença de árvores e gramados, por exemplo. Essa influência mostrou-se menor com meninos; 4) O brincar em áreas naturais também contribui com o tratamento de crianças com TDAH; e 5) igualmente se observou que a natureza próxima pode amortecer alguns dos efeitos nocivos da exposição estressante crônica entre crianças.

Num estudo sobre o papel dos espaços verdes urbanos no desenvolvimento de crianças, Kin et al. (2016) mostraram que, apesar de muitas pesquisas fornecerem evidências que apoiem os efeitos positivos dos ambientes naturais sobre o bem-estar, pouco se sabe sobre os padrões espaciais específicos da natureza urbana na promoção desses benefícios. A investigação dos autores revelou que áreas maiores e mais arborizadas estavam positivamente correlacionadas com a qualidade de vida e a saúde das crianças.

McCracker et al. (2016) também relacionam os espaços livres naturais com a saúde das crianças. Os autores ilustram como, ainda que as crianças prefiram ambientes ao ar livre, eles têm passado muito tempo livre dentro de suas casas. Se por um lado resultados de pesquisas associam o tempo limitado passado ao ar livre à problemas comportamentais nas crianças, por outro, já se sabe que o maior uso de ambientes naturais é positivamente associado com inúmeros benefícios, dentre eles, o número maior de amigos e a autoestima das crianças. No entanto, também verificaram que a qualidade dos espaços livres residenciais não estava associada com a qualidade de vida relacionada à saúde das crianças, o que sugere que o aumento do uso de áreas verdes públicas pode ter um impacto mais significativo.

Wells (2000) verificou como o ambiente natural próximo desempenha um papel muito mais significativo no bem-estar das crianças que residem em ambientes urbanos pobres. Num estudo longitudinal, a autora mediu as capacidades cognitivas de crianças de 7 a 12 anos de famílias de baixa renda antes e depois de mudarem para um bairro com maior acessibilidade à natureza. A autora concluiu que o funcionamento cognitivo das crianças melhorou após a mudança, devido à maior quantidade de vegetação disponível.

Num panorama atual do contexto sócio físico em que vivem as crianças na contemporaneidade, Abdullah et al. (2017), abordam a exploração dos elementos da paisagem natural por crianças que brincam livremente ou acompanhadas por um cuidador. Através de entrevistas, as crianças mencionam sobre a restrição por parte dos pais, que argumentam ter medo de dar chances para as crianças brincarem fora de suas residências. Como resultado de inúmeros fatores, sobretudo a insegurança, as crianças já não podem explorar o ambiente da vizinhança sem a supervisão de adultos. Na pesquisa os autores identificaram que os pais preferem que seus filhos brinquem dentro de casa, especialmente com aparelhos, assistindo televisão ou computadores. Isto mostra que a problemática do afastamento das crianças da natureza tem se tornado cada vez mais complexa. O desenvolvimento das crianças dentro das casas vem afastando-as do contato espontâneo com seus arredores ao ar livre, afetando diretamente a experiência da infância.

A apropriação do espaço pelas crianças, seja pela ação, transformação ou por identificação, é imprescindível para a sua experiência humana, uma vez que possibilita e envolve processos simbólicos, cognitivos, afetivos e interativos, que transformam o espaço em um lugar reconhecível pelos sujeitos. É através da relação com o espaço que se constroem vínculos (CAVALCANTE e ELIAS, 2011; ELALI e MEDEIROS, 2011).

#### 4. A NATUREZA NA CIDADE DE NATAL-RN

O Município de Natal está localizado no litoral do Estado do Rio Grande do Norte, na zona costeira do Nordeste brasileiro. A área abriga ecossistemas de importante relevância ambiental: estuários de rios, manguezais, dunas, falésias, praias, além de fragmentos de vegetação nativa da Mata Atlântica. Suas características físico-ambientais evidenciam um equilíbrio entre espaços naturais e construídos na configuração de seu território. Compreende atualmente 10 Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) sendo 5 delas regulamentadas, que resguardam componentes ambientais diferentes e significativos, de aspectos paisagísticos, históricos, arqueológicos e científicos, e por isso, estão classificadas em subzonas de conservação e de preservação (ATAÍDE, DIAS, 2001) – ver Quadrado, p. 169. São áreas representativas de praias, estuário e vertentes de rios, manguezais, cordões e campos dunares, lagoas, riachos e ainda duas unidades de conservação ambiental: o Parque Estadual Dunas do Natal "Jornalista Luiz Maria Alves", reserva de Mata Atlântica que constitui o segundo maior parque ecológico urbano do país, e o Parque da Cidade Dom Nivaldo Monte, uma das principais fontes de recarga do aquífero natalense (NATAL, 2010).

Quadro 1: Caracterização geral das Zonas de Proteção Ambiental de Natal-RN.

ZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	CARACTERIZAÇÃO
ZPA-01: Campo Dunar dos bairros de Pitimbu, Candelária e Cidade Nova (Regulamentada pela Lei Municipal N° 4.664, de 31 de julho de 1995)	Principal área de recarga do aquífero subterrâneo, que garante a demanda de água potável da cidade, além de proteção da flora e fauna das dunas.
ZPA-02: Parque Estadual Dunas de Natal e área contígua ao Parque, Av. Eng. Roberto Freire e Rua Dr. Solon de Miranda Galvão (Regulamentada pela Lei Estadual N° 7.237, de 22 de novembro de 1977)	Pela diversidade de sua flora, fauna e das belezas naturais, constitui importante unidade de conservação destinada a fins educativos, recreativos, culturais e científicos.
ZPA-03: Área entre o Rio Pitimbu e Avenida dos Caiapós (Conjunto Habitacional Cidade Satélite - Regulamentada pela Lei Municipal N° 5.273, de 20 de junho de 2001)	Parte da bacia hidrográfica do Rio Pitimbu, com solo fértil nas margens, caracterizadas por feições de terraços e vertentes com dunas sobrepostas. Dentre outras funções, destaca-se o suprimento de água doce para a Lagoa do Jiqui.
ZPA-04: Campo Dunar dos bairros: Guarapes e Planalto (Regulamentada pela Lei Municipal N° 4.912, de 19 de dezembro de 1997)	Cordões de dunas de relevante beleza cênico-paisagística da cidade, em virtude dos contrastes de relevo com o tabuleiro costeiro e o estuário do Rio Potengi. Tem importância de absorção de escoamento pluvial.
ZPA-05: Ecossistema de dunas fixas e lagoas do Bairro de Ponta Negra (Região de Lagoinha - Regulamentada pela Lei Municipal N° 5.665, de 21 de junho de 2004)	Complexo de dunas e lagoas com desenvolvimento de vegetação com espécies predominantes de formação de tabuleiro litorâneo e da Mata Atlântica. Este ecossistema constitui umas das principais áreas de recarga das águas subterrâneas.
ZPA-06: Morro do Careca e dunas fixas contínuas	Recanto natural de notável beleza por seus aspectos panorâmicos, florísticos, paisagísticos, de interesse cultural, recreativo e turístico.
ZPA-07: Forte dos Reis Magos e seu entorno	Sítio de relevante valor artístico, arquitetônico, cultural, turístico e histórico, onde se encontra a Fortaleza dos Reis Magos. Localizada entre a zona de praia, construída sobre arrecifes adjacentes ao estuário do Potengi, é tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional.
ZPA-08: Ecossistema manguezal e Estuário do Potengi/Jundiaí	Ecossistema Litorâneo de grande importância ambiental e socioeconômica. Fonte de alimentação e local de reprodução de espécies da fauna marinha, refúgio natural de peixes e crustáceos, meio propício à indústria da pesca, atividades portuárias e recreativas, como também fonte de sustento para as populações ribeirinhas.
ZPA-09: Ecossistema de lagoas e dunas ao longo do Rio Doce	Ambiente de potencial paisagístico e turístico, compreendendo o sistema de dunas e lagoas associado ao vale do rio Doce. Além das funções de perenização do rio e de recarga dos aquíferos, este complexo é utilizado em atividades agrícolas.
ZPA-10: Farol de Mãe Luíza e seu entorno - encostas dunares adjacentes à Via Costeira, entre o Farol de Mãe Luíza e a Av. João XXIII	Área de encostas dunares de valor cênico-paisagísticos, histórico, cultural e de lazer.

Fonte: Elaboração própria, com base em Natal (2013)

Além do número significativo de áreas naturais de preservação e conservação na cidade, Natal ainda possui uma diversidade de espaços livres públicos permeando o tecido urbano, acessíveis à população, quais sejam: as praias urbanas (07 no total), o Bosque das Mangueiras, a Cidade da Criança (parque público construído em torno da Lagoa de Manoel Felipe), o Bosque dos Namorados (setor de uso público do Parque das Dunas, por onde os visitantes têm acesso), o setor de uso público do Parque da Cidade (unidade de conservação ambiental municipal e importante espaço de contemplação, recreação e prática de ciclismo e caminhada em contato com a natureza), o calçadão da Av. Engenheiro Roberto Freire e Via Costeira e praças, que somam mais de 100 (NATAL, op. cit.). Há, portanto, espaços livres voltados para

usufruto da população, alguns deles (os maiores em extensão, sobretudo) com maior presença de elementos naturais, porém com o fator de vivacidade (usuários) variando em cada local. Nesse sentido, os natalenses podem se relacionar com a natureza em pelo menos três escalas diferentes: áreas de preservação ou conservação (as Zonas de Proteção Ambiental do município, incluindo as Áreas de Preservação Permanente), parques urbanos (áreas verdes, planejadas, de função ecológica e de lazer, com presença considerável de elementos naturais e também construídos) e outros espaços públicos da cidade (praças, largos, canteiros, entre outros - áreas mais impermeabilizadas, de extensões menores, com alguma presença de elementos naturais).

Ademais, em cidades litorâneas, as praias urbanas são os ambientes naturais que concentram maior quantidade de visitantes. Em Natal, nos fins de semanas e feriados a população também é atraída por algumas áreas verdes, sobretudo quando há oferta de programação cultural sustentada por ações dos governos e órgãos afins, como acontece com o Bosque dos Namorados (Figura 1), a Cidade da Criança (Figura 2), o Parque da Cidade (Figura 3), destacando-se, também, o projeto Cidade Viva (Figura 4), que fecha para o tráfego parte da Via Costeira Sen. Dinarte Medeiros Mariz aos domingos e a transforma em um espaço de lazer. A respeito desse último projeto, embora não ocorra dentro de uma área de proteção, a intervenção se apropria da paisagem do entorno, através da percepção visual do parque e da sua relação com a praia.

Figura 4: Bosque dos Namorados.



Fonte:

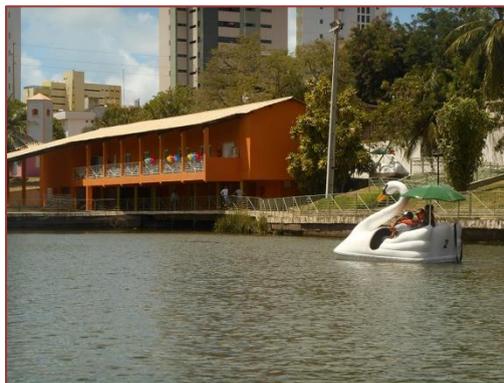
<http://www.parquedasdunas.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=PASTAC&TARG=486&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Bosque+dos+Namorados>

Figura 6: Trilha pavimentada do Parque da Cidade.



Fonte: Marco Polo/Prefeitura do Natal.  
<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/especial-publicitario/prefeitura-do-natal/natal-a-nossa-cidade/noticia/2016/05/parque-da-cidade-se-consolida-como-atracao-em-natal.html>

Figura 5: Lagoa Felipe de Freitas, na Cidade da Criança.



Fonte: <https://www.onatalense.com.br/wp-content/uploads/2016/01/cidade-da-crian%C3%A7a.jpg>

Figura 7: Projeto Cidade Viva transforma a Via Costeira, num espaço de lazer



Fonte: Magnus Nascimento/Tribuna do Norte.  
<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/um-viva-a-costeira/248700>

A despeito da tendência contemporânea de desejo pela segurança e investimento em espaços de convívio e recreação ligados a grandes empreendimentos privados ou espaços particulares de uso controlado, em detrimento do esvaziamento e abandono dos espaços públicos na cidade, permanecem as práticas de sociabilidade urbana através do uso e apropriação dos diversos tipos de espaços livres na cidade, notadamente em bairros de baixa e média renda.

Saindo desses espaços específicos e estruturados, esse artigo também visa explorar esse entendimento tendo como recorte temático as Zonas de Proteção Ambiental (ZPA), localizadas em meio urbano, a partir do zoneamento ambiental definido pelo planejamento territorial urbano da cidade de Natal-RN. Busca-se, em síntese, apreender as diferentes relações existentes entre crianças e esses ambientes protegidos, sabendo-se que: (i) a cidade de Natal-RN possui em seu território 10 ZPA, todas demarcadas, embora apenas 5 já estejam regulamentadas; (ii) parte significativa do entorno dessas ZPA é caracterizada por assentamentos informais, denominados de Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), configurando um quadro de vulnerabilidade socioambiental (ATAÍDE, 2013).

No Brasil, a convivência com o meio ambiente natural é um direito fundamental dos cidadãos, garantido pela Constituição Federal, que no artigo 225 dispõe:

*“Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988).*

A Política Nacional do Meio Ambiente, instituída em 1981, tem como objetivo a “preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana” (BRASIL, 1981). A Lei nº 7.804, que dispõe sobre essa Política, tem como um de seus instrumentos a proteção de áreas naturais, que são, de acordo com Cabral e Souza (2002, p. 12):

*“unidades de conservação inseridas no grupo de uso sustentável destinadas a proteger e conservar a qualidade ambiental e os sistemas naturais nelas existentes, visando à melhoria da qualidade de vida da população local e também à proteção dos ecossistemas regionais”.*

Partindo desse entendimento, o Zoneamento Urbanístico e Ambiental da cidade de Natal instituiu Zonas Especiais, com o objetivo de preservar, melhorar e recuperar a qualidade do ambiente do seu território. Logo, em Natal, as áreas que apresentam características ambientais relevantes estão delimitadas como Zonas de Proteção Ambiental. Essas, por sua vez, são definidas como áreas nas quais as características do meio físico restringem o uso e ocupação do solo, visando a proteção, manutenção e recuperação dos aspectos paisagísticos, históricos, arqueológicos e científicos (NATAL, 2007), sendo estabelecidas pelo Plano Diretor de 1994<sup>55</sup> e posteriormente delimitadas pelo Plano Diretor de 2007<sup>56</sup>.

Em alguns casos, essas frações são classificadas como Unidades de Conservação ou Áreas de Proteção Ambiental, algumas integrando o Sistema de Proteção Ambiental do Município e outras do Estado do Rio Grande do Norte. Parte significativa dessas áreas está localizada nos limites territoriais da cidade, interligando-se a porções naturais de municípios vizinhos, formando contínuos de ambientes naturais protegidos numa escala metropolitana (ATAÍDE, 2013). No território de Natal, esses espaços formam um mosaico de áreas naturais, mais concentradas em zonas periurbanas, conforme estudo e classificação de Macedo et al. (2009), caracterizado predominantemente pela paisagem costeira. Como característica particular do município, grande parte da ocupação do seu território encontra-se sobre dunas, cujas funções ecológicas são essenciais para a conservação da biodiversidade, através da manutenção de populações e auxiliando no deslocamento de espécimes, além da sua importância paisagística e para a recarga dos lençóis subterrâneos. As Zonas de Proteção Ambiental estão subdivididas em três tipos de subzonas: de Preservação, de Conservação e de Uso Restrito (NATAL, 2013).

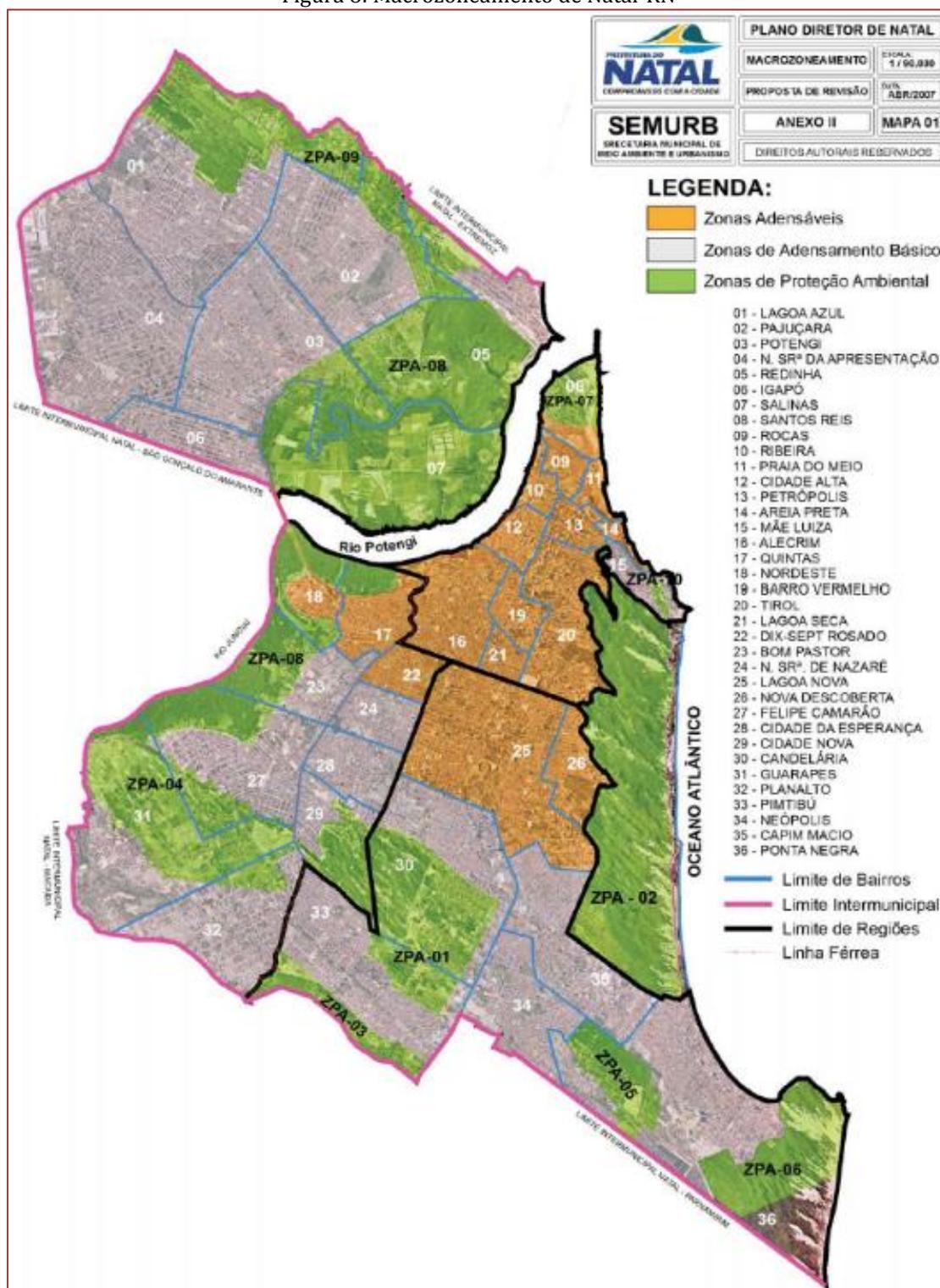
Ruth Ataíde (2013) ressalta que a expansão urbana de Natal impactou significativamente a configuração físico-ambiental do território, em razão da desarticulação entre as políticas de habitação e a política urbana. Reforçando essa argumentação, a autora analisa o enquadramento legal e as relações territoriais das áreas especiais, destacando que das 10 Zonas de Proteção Ambiental, somente a ZPA 03, não apresenta relação territorial com alguma Área Especial de Interesse Social - AEIS, embora esteja toda

<sup>55</sup> Lei Complementar nº 7, de 05 de agosto de 1994 (NATAL, 1994).

<sup>56</sup> Lei Complementar nº 082, de 21 de junho de 2007 (NATAL, 2007).

circundada pela Mancha de Interesse Social (MIS), indicando um cenário em que o conflito socioambiental ocorre claramente no entorno da maioria dessas áreas.

Figura 8: Macrozoneamento de Natal-RN



Fonte: Natal, 2013, p. 506

Essas áreas protegidas são elementos marcantes na paisagem, constituídos de relevante valor cênico-paisagístico e que representam importante estoque de espaços livres de conservação ambiental no município. Definidas no Plano Diretor em vigor, apresentam um significativo avanço na proteção ambiental do território. No entanto, concentradas em áreas periurbanas, estas Zonas apresentam acesso

restrito, além da ausência de projetos paisagísticos e planos de manejo que estimulem o uso público, à exceção do Parque da Cidade e do Parque das Dunas, conforme já discutido, respectivamente situados nas ZPA 01 e 02.

A grande diversidade de categorias de espaços livres no município de Natal não encontra uma articulação no planejamento, através da integração institucional, o que impossibilita identificá-los em sua totalidade como um conjunto de unidades estruturantes do sistema de planejamento do município. Por outro lado, conforme análise de Nobre et al. (2012), é possível destacar algumas iniciativas normativas e administrativas que realçam as estratégias de gestões locais aplicadas a alguns espaços.

Nesse sentido, o modelo de gestão que orienta o Plano Diretor dá um papel de destaque as Zonas de Proteção Ambiental, enquanto unidades estruturantes do macrozoneamento do município e que, pela expressiva extensão da superfície que ocupam, configuram-se como elementos norteadores e sinalizadores de um novo sistema de planejamento, ainda que, por enquanto, conforme nos alerta os autores (op. cit.) esteja limitado ao uma carta de intenções. O destaque para as áreas verdes também se configura como um elemento novo nesse desenho de planejamento e que reforça o papel das ZPA. O Plano Diretor de 2007, embora disponha de uma seção específica sobre o zoneamento ambiental, estabelece ainda, em outra sessão específica, que essas áreas fazem parte do Sistema de Áreas Verdes do Município, definido como aquele formado por

*“parques, praças, verdes complementares ou de acompanhamento viário, espaços destinados a áreas verdes nos planos de loteamentos e condomínios, jardins públicos e jardins privados com vegetação de porte arbóreo, áreas verdes situadas ao longo de orlas marítimas, lacustres e fluviais, áreas de preservação permanente, bem como de unidades de conservação de proteção integral ou de uso sustentável existentes na malha urbana” (NATAL, 2007, Art. 45).*

Quanto à gestão e a definição de diretrizes para essas áreas, de acordo com o artigo 49 (Natal, 2007), compete ao Plano de Arborização que, todavia, não foi concluído. Na prática, conforme observam Nobre et al. (2012), quando tratam das estratégias de gestão dos espaços livres em Natal, a ausência de uma ação coordenada e sistêmica de planejamento e gestão entre as diferentes estruturas, ou mesmo no interior do principal órgão gestor (a Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal - SEMURB), tornam pouco efetivas as ações de planejamento e projeto, assim como de fiscalização e manutenção dos espaços livres da cidade. Sendo assim, práticas de apropriação indevida e uso irregular, degradação e abandono, construção de barreiras físicas e ausência de arborização e de tratamento urbanístico e paisagístico dos espaços livres públicos que se encontram fragmentados no tecido urbano ou contíguos às ZPA, são alguns exemplos desse descompasso (Figuras Figura 9, Figura 10 e Figura 11, p. 174).

Figura 9: Apropriações junto aos muros que fazem o limite entre a ZPA 05 e a AEIS Vila de Ponta Negra.



Na foto à direita cultivo de mudas por moradores locais e na foto à esquerda, perfurações feitas pelas crianças para criar passagens e pontos de escalada no muro. Fonte: acervo pessoal Elisania Alves (2011)

Figura 10: Crianças em área improvisada de depósito e separação de lixo reciclável, próximo ao antigo aterro sanitário, na ZPA 04.



Fonte: Acervo pessoal Elisania Alves (2012)

Figura 11: Poluição e risco ambiental nos limites entre a AEIS Mãe Luiza e as ZPA 10 (foto à esquerda) e ZPA 02 (foto à direita)



Nem mesmo o destaque dado às ZPA no plano normativo tem resultado em ações integradas e de natureza estruturantes sobre a totalidade desses espaços. Se de um lado, observa-se o esforço, ainda que pontual e lento, para as regulamentações dessas áreas, de outro, a inexistência de projetos urbanísticos para as próprias Zonas e as demais grandes glebas existentes concorrem para a afirmação de um cenário urbano e territorial sujeito a constantes ameaças de desqualificação e degradação urbanística e paisagística. Os processos de regulamentação dessas áreas tampouco têm sido conduzidos como parte de um sistema. O Zoneamento Ambiental do município que as incorpora não estabelece uma classificação prévia norteadora, que oriente, pelas suas especificidades funcionais e físico-ambientais, o estabelecimento de uma categorização própria nas regulamentações específicas, a exemplo do que ocorre com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), o que dificulta a compreensão social sobre o lugar que estas ocupam no equilíbrio ambiental do município (Nobre et al, 2012, p. 124).

Ao invés de barreiras ou cicatrizes no tecido urbano, esses espaços verdes notáveis guardam o grande potencial dos espaços livres remanescentes de vegetação nativa, que deveria ser um norteador das atividades e o condicionamento de possíveis ocupações: a permanência de referências visuais no espaço urbano, mantendo a visibilidade das características físicas mais significativas, que determinam as particularidades locais e reforçam o caráter e a identidade do lugar (Figura 12), através da associação entre formas produzidas e aquelas pertencentes à base biofísica do território. Por outro lado, a ocupação urbana ou intervenção que ignora as particularidades físicas locais causam danos na percepção do todo e afetam os elementos de identidade visual do lugar (Figura 13).

Figura 12: Valorização de um referencial urbano no bairro Ponta Negra: o Morro do Careca (ZPA 06). Natal/ RN.



Fonte: acervo pessoal Elisania Alves, 2011

Figura 13: Dois momentos da praia de Areia Preta em Natal- RN, vista em sua relação visual com as dunas do Farol de Mãe Luiza (ZPA 10)



Atrativo visual sendo afetado pela verticalização acentuada da área nos últimos anos. Fonte: [http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao\\_digital\\_fotografias/](http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_fotografias/) www.imagensdosbastidores.blogspot.com, 2010.

Valorizar a apropriação coletiva, através da articulação dos espaços livres de grande valor cênico ao espaço urbano, como ressalta Tardin (2008), deve ser considerado um instrumento de conservação ambiental e confirmação do pertencimento do lugar à comunidade que o vivencia cotidianamente. A paisagem, portanto, não é apenas a configuração espacial – forma, materialidade, sistema de objetos –, mas também inclui o domínio da percepção espacial, aí influenciando tanto os aspectos objetivos exteriores e interiores a quem observa a paisagem, quanto os aspectos subjetivos – culturais, simbólicos – de quem a produz e de quem a vivencia (QUEIROGA, 2014).

## 5. A RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO RESIDENTE NO ENTORNO E AS ZPA DE NATAL-RN

A fim de contextualizar as Zonas de Proteção Ambiental quanto às suas características físicas e legais, seu entorno urbano, e, especialmente, as condições de acesso e convivência nessas áreas pela população, foram realizadas observações assistemáticas em localidades do entorno dessas áreas entre junho de 2017 a agosto de 2018. Esse processo se deu com a utilização das técnicas de observação de comportamentos e vestígios comportamentais, além de conversas informais com a população residente no entorno, pesquisadores e profissionais do Setor de Fiscalização Ambiental da SEMURB.

Pôde-se perceber uma relação clara da população residente no entorno dessas áreas e tais habitats naturais protegidos. Ainda que delimitadas como Unidades de Conservação de Proteção Integral ou Áreas de Preservação Permanente, a localização das mesmas num território urbano implica na possibilidade de uso e ocupação e, conseqüentemente, no surgimento de conflitos socioambientais. Mesmo não sendo legalmente permitida a apropriação dessas áreas de fragilidade ambiental, elas ocorrem, seja de modo formal ou informal.

As relações estabelecidas, de apropriação, ocupação, circulação, exploração de recursos ou para lazer, se fundamentam em diversos contextos - sociais, culturais, econômicos, políticos, dentre outros. Por isso, torna-se indispensável aprofundar a análise de cada um desses casos para compreendê-los no cenário dinâmico do urbano e na totalidade de seus processos.

Do ponto de vista ambiental, pôde-se perceber que os diferentes tipos de habitat natural das áreas protegidas apresentam uma correlação com as atividades que a população circunvizinha estabelece com esses territórios. Nas áreas de dunas (ZPA 01, 02, 04, 05, 10 e parte da 08, na comunidade África, junto à APA de Jenipabu – conferir localização das ZPA na Figura 8, p. 172) foi observada a apropriação desse ambiente natural para o lazer (especialmente demarcação de campos de futebol) e contemplação, para coleta de frutos e vegetação, além das diversas trilhas que transpassam esses espaços, tornando-as caminho cotidiano para muitos moradores. Nas localidades do entorno dos Rios Potengi (ZPA 08), Pitimbu (ZPA 03) e Doce (ZPA 09), atividades produtivas, de pesca artesanal, carcinocultura e agricultura, são o tipo de relação mais observada da população com esse habitat, mas não somente. A apropriação para o lazer também foi observada próximo ao Rio Doce (comércio de bares e restaurantes) e em uma localidade do Rio Pitimbu, conhecida como “Prainha”, frequentemente utilizada por crianças dos bairros próximos. Já as ZPA próximo a praias (06 e 07), a pesca e comércio relacionado ao turismo são importantes atividades que comunidades adjacentes mantêm com esses ambientes costeiros (especialmente moradores das AEIS Vila de Ponta Negra, Santos Reis, Rocas, Brasília Teimosa e Vietnã), além do lazer e contemplação da paisagem. Nesses últimos casos, conversas informais com visitantes e população dessas comunidades possibilitou compreender que a relação que mantêm com esses espaços protegidos não se estabelece prioritariamente no território delimitado pelo zoneamento ambiental (o Morro do Careca e dunas associadas e o entorno do Forte dos Reis Magos), mas, principalmente, com as faixas de praia contíguas. Para algumas das crianças moradoras das AEIS de Brasília Teimosa e Vietnã, a Praia do Forte, incluindo seus recifes de arenito, além dos equipamentos da faixa urbanizada da orla, são importantes espaços de brincar.

O levantamento no entorno das Zonas de Proteção Ambiental regulamentadas mostrou que as áreas que possuem relações territoriais com Áreas Especiais de Interesse Social também apresentam uma maior interação da população do entorno com esses espaços naturais. Dois pressupostos podem ser destacados: (1) a falta de infraestrutura e equipamentos urbanos e, sobretudo, de espaços livres, motiva a apropriação dos espaços disponíveis no entorno pela população – se não há praças, demarcam uma área “descampada” com pneus e troncos de árvores, plantam algumas árvores para sombreamento e, nesse espaço apropriado, mantêm suas atividades de socialização, lazer, dentre outras, ou, se não há quadras para atividade esportiva, delimita-se uma área maior, improvisam-se traves com o material que tiverem disponível e, assim, as peladas e torneios passam a acontecer<sup>57</sup>; e (2) os espaços livres da cidade são ainda mais importantes para população de baixa renda, haja vista que, na maioria das vezes, essa população reside em habitações precárias, insalubres e muito pequenas, logo, a rua, o largo, a praça, o sopé da duna, o topo da duna, a praia próxima ou qualquer espaço mais amplo torna-se fundamental para essas comunidades e, como mostrou o estudo de Barreira et al. (2016).

Na observação e nas conversas com pesquisadores e técnicos sobre as ZPA não regulamentadas, foram constatadas relações mais produtivas com as áreas naturais. Nesse contexto destacam-se a especificidade dos ambientes de praia, estuário e mangue e as atividades de pesca que famílias residentes no entorno das ZPA 07 e 08 realizam, assim como também atividades relacionadas à prática agrícola e criação de animais nas comunidades residentes nas proximidades do Rio Doce e lagoas (ZPA 09). As crianças residentes nessas áreas participam dessas práticas cotidianas, mas, também, as transformam numa atividade lúdica. Já nas dunas próximas ao Farol de Mãe Luíza, o tipo de relação observada pela comunidade do entorno é a mesma verificada nas dunas do Guarapes (ZPA 04), de ser percurso e local de lazer, com a especificidade de que a comunidade do bairro de Mãe Luíza atravessa as dunas para chegar até a praia (Figura 14).

Em trabalho que aborda a relação histórica de Mãe Luíza com a mata que a circunda (atualmente ZPA 02 e 10), Nobre et al. (2010) revelam que embora o assentamento tenha se configurado na informalidade através de um consumo ambiental, predatório pelo caráter extensivo e sem regras de proteção, trazia consigo a interação da comunidade com a natureza, dela extraíndo as condições essenciais para a sua sobrevivência, no tempo em que muros e cercas não existiam (Figura 15)

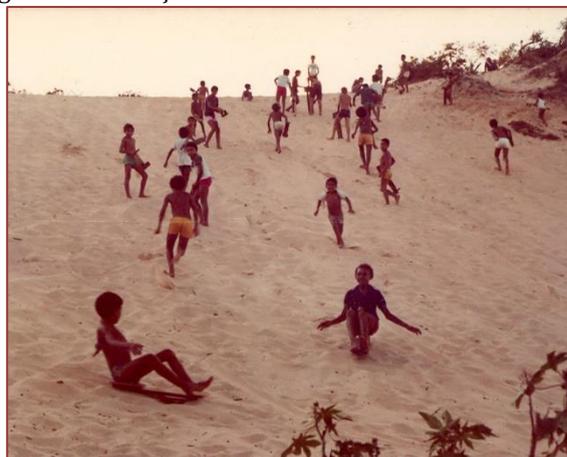
<sup>57</sup> Esses dois exemplos foram encontrados no entorno das ZPA 01, 02 e 04.

Figura 14: Nos limites murados das dunas do Farol de Mãe Luiza (ZPA 10), a alternativa de percurso do surfista para chegar à praia.



Fonte: Arquivo GEHAU/ DARQ/ UFRN, 2010.

Figura 15: Crianças brincando nas dunas de Mãe Luiza.



Fonte: Acervo particular Arq. Fátima Arruda (1981) apud Nobre et al. (2010)

Refletindo sobre as observações feitas em localidades do entorno das Zonas de Proteção Ambiental de Natal-RN e conversas com moradores, profissionais e pesquisadores sobre as relações da população com esses ambientes, é possível também perceber algumas semelhanças, e, ao mesmo tempo, diferenças e particularidades. Tomando como exemplo o entorno do Rio Doce (ZPA 09), é possível verificar especificidades nas relações da população com esse habitat natural, dependendo da sua localização. No bairro de Redinha, próximo à Av. João Medeiros Filho, que dá acesso às praias do litoral norte e também ao centro de Natal, pela Ponte Newton Navarro, a presença de bares e restaurantes de pequeno porte influencia diretamente as atividades praticadas no local. Nessa localidade mais próxima do trânsito da cidade, é possível presenciar, durante dias de final de semana, canoas estacionadas, crianças, jovens e animais tomando banho no rio e um número considerável de frequentadores dos estabelecimentos comerciais (bares e restaurantes). Diferentemente dessa localidade, as comunidades que praticam agricultura familiar (especialmente no bairro de Pajuçara) parecem manter uma relação mais produtiva e menos lúdica com esse habitat.

A partir do exposto, evidencia-se que para investigar a relação de apropriação de espaços naturais protegidos da cidade por crianças e os estímulos que o ambiente natural e seus elementos oferecem, é necessário adentrar e aprofundar o olhar onde essa interação de fato ocorre, considerando as variáveis físicas, socioculturais e históricas, no sentido de que, não são só os atributos biofísicos e cênico-paisagísticos, além da proteção legal das áreas naturais possibilitam ou não a interação que se deseja observar, mas também a cotidianidade e o modo de vida da comunidade do entorno.

## 6. O DIREITO À NATUREZA NA CIDADE

A reflexão sobre as relações entre crianças residentes em territórios informais de moradia e os espaços especiais protegidos quanto ao acesso e apropriação remete aos princípios do Direito à Cidade e do Direito ao Meio Ambiente, num campo de conflitos e de buscas de interações, face às concepções preservacionistas presentes nos marcos da Política Ambiental brasileira.

No Brasil, os efeitos dessas concepções em áreas urbanas se fizeram sentir na criação de Parques Ambientais, notadamente a partir do início da década de 1980, com a instituição da Política Ambiental.

Em que pesem as experiências significativas e os avanços na proteção dos principais componentes ambientais do país, tornou-se urgente a reflexão e o aprofundamento em torno da relação homem-natureza, diante das práticas de isolamento das comunidades em relação aos espaços protegidos.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988 (Constituição Cidadã) e a formulação da Agenda 21 (Eco 92), marcos principais nas mudanças de concepção acerca da relação entre questão ambiental e questão urbana, a perspectiva socioambiental ganha destaque. Porém, conforme análise de Nobre et al. (2011) as ocupações irregulares existentes em áreas protegidas ou no seu entorno não são consideradas em sua dimensão histórica, urbanística e de direitos. Dessa forma, concretizar a concepção sócio ambiental nas estratégias de planejamento, projeto e gestão desses espaços é desafio que se apresenta para a efetivação do Direito à Cidade nas diversas modalidades de intervenção territorial e urbana.

As áreas de proteção ou conservação ambiental são comumente estabelecidas e qualificadas para fins de melhoria da qualidade ambiental, como prevenir problemas associados à água, ao clima e a ecologia urbana. Para Macedo et al. (2009), se por um lado a criação dessas áreas tem grande importância em termos ambientais e gera estoques significativos de espaços livres nas cidades, por outro, não consegue atender a demanda de espaços qualificados para uso cotidiano por parte da população, permanecendo como ilhas intocáveis no tecido urbano, uma vez que não são interligados e, fisicamente, pouco acessíveis à população. Dessa forma, a delimitação desses espaços pode gerar muitos conflitos diante da pressão pelo atendimento a outras funções urbanas, como habitação ou espaços livres devidamente tratados e qualificados para uso público.

Para Jacobs (2009) o enfoque da paisagem que reduz a natureza a uma moldura de isolamento da urbanização e seus males é o mesmo que enfatiza a qualidade dos parques como antídoto, contraposição e refúgio, reforçando uma hostilidade dissimulada contra a cidade e sua energia, que tenta inviabilizar sua integração com as demais funções do cotidiano urbano.

Essa separação entre cidade e natureza, cujas consequências moldam as feições de nosso cotidiano urbano, buscam tornar irreconciliáveis as necessidades das pessoas e as exigências do ritmo natural da paisagem circundante. No entanto, a relação biunívoca entre pessoas e espaços naturais remanescentes, que determinam e cunham seus territórios e lugares, através de múltiplas apropriações, individuais e coletivas, determinadas pelas diversas atividades com significados psicológicos e culturais, constroem laços afetivos e complexos, onde a história dessas pessoas se misturam à história desses lugares. Dessa forma se constrói a identidade, a partir das relações com o território vivido, que evidenciam a importância do vínculo das pessoas, desde a infância, com a natureza que a circunda.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dada a importância do contato e compreensão dos processos naturais na cidade para o desenvolvimento e a saúde humana, desde a infância, deve-se considerar de forma efetiva as pessoas, o que significa devolver a elas o direito à natureza na cidade, o direito de usufruírem e participarem dessa construção de uma cidade como parte da natureza, de paisagens mais integradas e mais integradoras.

Dá a importância da participação e do envolvimento das comunidades em propostas educadoras de tratamento paisagístico dos espaços naturais remanescentes na cidade, participando de novas práticas – críticas e criativas – sobre a paisagem do cotidiano, atentas às questões ecológicas, a partir do entendimento de que o homem é parte fundamental do meio ambiente e peça fundamental à sua continuidade e proteção.

Os conflitos socioambientais denotam a necessidade de estabelecer vínculos entre os espaços protegidos e os demais espaços livres do entorno, que fortaleçam a relação de identidade da população com esses remanescentes naturais, com uma efetiva apropriação desses lugares que possam explicitar elementos básicos do suporte biofísico das cidades com os quais, conscientemente ou não, nos relacionamos cotidianamente.

É possível apontar que é nas fronteiras entre os espaços protegidos e o meio urbano, onde os residentes das comunidades do entorno estabelecem relação mais direta, que está uma grande oportunidade de conciliação entre cidade e natureza. Segundo Pesci (1999, apud Tardin, 2008) é nas fronteiras entre realidades distintas que se apresentam as possibilidades de intercâmbio, de agregação e de atração, o que induz a um olhar intencionado sobre estes “encontros fronteiriços” a fim de costurar e inter-relacionar esses espaços em prol de um território agregado e contínuo, estimulante e atraente para as pessoas. É neste sentido que as barreiras e rupturas impostas a esses espaços livres podem ser enfrentadas.

A relevância da paisagem e do projeto para a qualificação do cotidiano e da esfera pública nas cidades brasileiras, como aponta Queiroga (2014), precisa ser melhor considerada, sobretudo para a constituição da cidadania (domínio das liberdades), mais do que simples crescimento do mercado consumidor interno (domínio das necessidades).

Nesse sentido o desenvolvimento da vida desde a infância passa pela realização da esfera do cotidiano que em termos espaciais corresponde ao que Lefebvre denominou “espaço percebido”: o espaço da prática social, do encontro, dos sentidos, da produção e da reprodução, definido, em suma, pela vida cotidiana.

A compreensão da relação criança-natureza na realidade urbana brasileira é essencial para reconhecer os diferentes contextos e interações ambientais, pensar a qualidade de vida na infância e como os espaços de proteção ambiental podem contribuir para a apropriação e a garantia do direito à natureza, além de poder subsidiar políticas públicas voltadas para a promoção e preservação dessa interação.

## REFERÊNCIAS

- [1] ABDULLAH, M.; ALI, W.N.A.W.; GHANI, I. Exploring the Elements of Natural Landscape Character in Engaging Children with their Natural Environment. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 2 (5), p. 209-214, 2017.
- [2] ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, Henri (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Coleção espaços do desenvolvimento, Rio de Janeiro, DP&A Editora e CREA-RJ, 2001. P. 43-70.
- [3] ALVES, Susana M. Ambientes Restauradores. In: CALVACANTE, S.; ELALI, G.A. (Orgs). *Temas básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. p. 44-52.
- [4] ATAÍDE, Ruth Maria da Costa. Interés ambiental frente a interés social: La gestión de los conflictos socio-espaciales en los espacios naturales protegidos: los retos de la regularización urbanística de los asentamientos informales en Natal, RN. Brasil. Tese de doutorado. Universidade de Barcelona, Espanha, 2013.
- [5] ATAÍDE, Ruth Maria da Costa; DIAS, Mizá Cilayne Fernandes. Percepção ambiental e preservação: uma releitura do patrimônio paisagístico de Natal (RN). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR - 9. Anais do... Rio de Janeiro: ANPUR, 2001, p. 1791-1803.
- [6] BARRERA, F. de la; REYES-PAECKE, S.; HARRIS, J.; BASCUNÁN, D.; FARÍAS, J.M. People’s perception influences on the use of green spaces in socio-economically differentiated neighborhoods. *Urban Forestry & Camp - Urban Greening*, 20, p. 254-264, 2016.
- [7] BERMAN, M.G.; JONIDES, J.; KAPLAN, S. The Cognitive Benefits of Interacting With Nature. *Psychological Science*, 19, Issue 12, 2008, p. 1207-1212.
- [8] BJORGEN, K. Physical activity in light of affordances in outdoor environments: qualitative observation studies of 3-5 years olds in kindergarten. *SpringerPlus*, 5, 950, 2016.
- [9] BUENO, Laura M.M. Reflexões sobre o futuro da sustentabilidade urbana a partir de um enfoque socioambiental. *Cadernos Metrôpole*, n. 19, 2008. P. 99-121.
- [10] CABRAL, Nájila R. J. A.; SOUZA, Marcelo P. Área de proteção ambiental. Planejamento e gestão de paisagens protegidas. São Carlos: RIMA, 2002.
- [11] CAVALCANTE, S.; ELIAS, T. F. Apropriação. In: CAVALCANTE, Sylvia; ELALI, Gleice A. (orgs.). *Temas Básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.
- [12] CHAWLA, L. Benefits of Nature Contact for Children. *Journal of Planning Literature*, 30 (4), p. 433-452, 2015.
- [13] CHAWLA, L. Learning to Love the Natural World Enough to Protect It. *Barn* (2), p. 57-78, 2006.
- [14] COLLADO, S; STAATS, H. Contact with Nature and Children’s Restorative Experiences: An Eye to the Future. *Frontiers in Psychology*, 7, 1885, 2016.
- [15] COSTA Heloisa S.M. A trajetória da temática ambiental no planejamento urbano no Brasil: o encontro de racionalidades distintas. In: COSTA G.M.; MENDONÇA, J.G. (Orgs.). *Planejamento Urbano no Brasil trajetória, avanços e perspectivas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2008. P. 81-92.
- [16] DEGREAS, Helena N.; RAMOS, Priscila G. Espaços livres públicos: Formas urbanas para uma vida pública. In: X Colóquio QUAPÁ SEL II - Quadro do Paisagismo no Brasil e Sistemas de Espaços Livres. Anais. São Paulo: FAUUSP, 2015.
- [17] DIAS, M.S. Espaços públicos: ambiências urbanas para infâncias contemporâneas. In: CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇOS PÚBLICOS. Anais do... Porto Alegre, 2015.

- [18] ELALI, G. A.; MEDEIROS, S. T. F. Apego ao lugar. In: CAVALCANTE, S.; ELALI, G. A. Temas Básicos em Psicologia Ambiental. Rio de Janeiro: Vozes, 2011. p. 53–62.
- [19] EVANS, G.W. Child Development and The Physical Environment. *Annual Review of Psychology*, 57, p. 423-451, 2006.
- [20] FABER TAYLOR, A.; KUO, F.E.; SULLIVAN, W.C. Coping With Add: The Surprising Connection to Green Play Settings. *Environment and Behavior*, 33 (1), p. 54-77, 2001.
- [21] FJORTOFT, I. Landscape as Playscape: The Effects of Natural Environments on Children's Play and Motor Development. *Children, Youth and Environments*, 14 (2), p. 21-44, 2004.
- [22] JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 1961/2009.
- [23] KARSTEN, L. It All Used to be Better? Different Generations on Continuity and Change in Urban Children's Daily Use of Space. *Children's Geographies*, 3 (3), 275–290, 2005.
- [24] KAYMAZ, I.; OGUZ, D.; CENGIZ-HERGUL, O.C. Factors influencing children's use of urban green spaces. *Indoor and Built Environment*. 0 (0), p. 1-13, 2017.
- [25] KIM, J.-H.; LEE, C.; SOHN, W. Urban Natural Environments, Obesity, and Health-Related Quality of Life among Hispanic Children Living in Inner-City Neighborhoods. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 13, p. 121, 2016.
- [26] KIMBRO, R. T.; BROOKS-GUNN, J.; MCLANAHAN, S. Young children in urban areas: Links among neighborhood characteristics, weight status, outdoor play, and television watching. *Social Science & Medicine*. 72, p. 668-676, 2011.
- [27] LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- [28] LEITE, M. A. F. P. Um sistema de espaços livres para São Paulo. *Revista Estudos Avançados*, N. 25. Pg 159-174. 2011
- [29] LOUV, R. A Última Criança na Natureza: Resgatando Nossas Crianças do Transtorno do Déficit de Natureza. São Paulo: Aquariana, 2005/2016.
- [30] LUZ, G.M.; KUHNEN, A. O uso dos espaços urbanos pelas crianças: explorando o comportamento do brincar em praças públicas. *Psicologia: Reflexão e Crítica* [online], 26 (3), p. 552-560, 2013.
- [31] MACEDO, Silvio Soares et al. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: TÂNGARI, Vera Regina; ANDRADE, Rubens; SCHLEE, Mônica Bahia. *Sistema de Espaços Livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.
- [32] MACHADO, Yasmin S.; PERES, Patrícia M. S.; ALBUQUERQUE, Dayse S., KUHNEN, Ariane. Brincadeiras Infantis e Natureza: Investigação da Interação Criança-Natureza em Parques Verdes Urbanos. *Trends in Psychology / Temas em Psicologia*, Vol. 24, nº 2, 2016, pp. 655-667.
- [33] MCCracken, D.S.; ALLEN, D.A.; GOW, A.J. Associations between urban greenspace and health-related quality of life in children. *Preventive Medicine Reports*, 3, p. 211-221, 2016.
- [34] NATAL / Prefeitura Municipal do Natal / Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. Anuário Natal 2010. Natal (RN): SEMURB, 2010.
- [35] NATAL / Prefeitura Municipal do Natal. Instrumentos do Ordenamento Urbano de Natal / Organizado por: Carlos Eduardo Pereira da Hora, Fernando Antonio Carneiro de Medeiros, Luciano Fábio Dantas Capistrano. - 2 ed. - Natal: SEMURB, 2013.
- [36] NATAL. Lei Complementar nº 082, de 21 de junho de 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor de Natal e dá outras providências. Natal, 2007.
- [37] NATAL. Lei Complementar nº 7, de 05 de agosto de 1994. Dispõe sobre o Plano Diretor de Natal e dá outras providências. Natal, 1994.
- [38] NOBRE, Paulo. J. L.; ATAIDE, Ruth M. C.; BENTES SOBRINHA, Maria Dulce. P.; SILVA, Heitor. A. ; ALVES, Elisânia. M.; MAMERI, Silvana. F. Sistema de Espaços Livres em Natal: Zonas de Proteção Ambiental como elementos estruturantes. In: CAMPOS, A. C. A., Queiroga, E. F, MACEDO, S., GALENDER F. e outros (Org.). *Quadro do sistema de espaços livres nas cidades brasileiras*. 1ªed. São Paulo: FAUUSP, 2012, v. único, p. 117-134.
- [39] NOBRE, Paulo. J. L.; BENTES SOBRINHA, Dulce; ALVES, Elisânia. M.; MAMERI, S. F. Corredor Verde Urbano como perspectiva de conciliação entre natureza e comunidade. In: V Colóquio QUAPA SEL, Anais. São Paulo, 2010.
- [40] OLIVEIRA, Claudia. O ambiente urbano e a formação da criança. São Paulo: Aleph, 2004.
- [41] PROFICE, Christiana C. Percepção ambiental de crianças em ambientes naturais protegidos. Tese (Doutorado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, CCHLA, UFRN, 2010.

- [42] PYLE, R. Nature matrix: reconnecting people and nature. *Oryx*, Volume 37, Issue 2, 2003.
- [43] QUEIROGA, Eugênio Fernandes. Razão pública e paisagem: reflexões e subsídios teórico-conceituais para o entendimento e para a qualificação da urbanização contemporânea. *Paisagem e Ambiente: ensaios / Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo*, n. 34, p. 9-34. São Paulo: FAUUSP, 2014.
- [44] QUEIROGA, Eugênio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. Sistemas de espaços livre urbanos: construindo um referencial teórico. *Paisagem e Ambiente: ensaios / Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo*, n. 24, p. 81-87, dec. 2007. São Paulo: FAU, 2007.
- [45] RABINOVICH, E.P. Barra Funda, São Paulo: as transformações na vida das crianças e na cidade – um estudo de caso. In: GÜNTHER, H.; PINHEIRO, J. Q.; GUZZO, R. S. L. (Orgs.). *Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente*. Campinas, SP: Alínea, 2004. p. 55-100.
- [46] RODRIGUES, Arlete Moysés. A matriz Discursiva sobre o Meio Ambiente: Produção do Espaço Urbano - Agentes, Escalas, Conflitos. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *A produção do espaço Urbano - Agentes e Processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011. P. 207-203.
- [47] SOGA, M.; GASTON, K.J.; KOYANAGI, T.F.; KURISU, K.; HANAKI, K. Urban residents' perceptions of neighbourhood nature: Does the extinction of experience matter? *Biological Conservation*, 203, p.143-150, 2016.
- [48] TARDIN, Raquel. *Espaços livres: sistema e projeto territorial*. Rio de Janeiro, Editora 7 Letras, 2008.
- [49] TURNER, WILL R.; NAKAMURA, TOSHIHIKO; DINETTI, MARCO. Global Urbanization and the Separation of Humans from Nature. *BioScience*. June 2004 / Vol. 54 No. 6. P. 585-590.
- [50] UNICEF. *Situação Mundial da Infância - 2012: Crianças em um Mundo Urbano. Relatório anual do Fundo das Nações Unidas para a Infância*. Nova York, 2012.
- [51] WELLS, N.M. At Home with Nature: Effects of 'Greenness' on Children's Cognitive Functioning. *Environment and Behavior*, 32, p. 775-779, 2000.
- [52] WELLS, N.M., EVANS, G.W. Nearby nature a buffer of life stress among rural children. *Environment and Behavior*, 35 (3), p. 311-330, 2003.
- [53] WENETZ, Ileana. As crianças ausentes na rua e nas praças: etnografia dos espaços vazios. *Civitas - Revista de Ciências Sociais*, [S.l.], v. 13, n. 2, p. 346-363, jan. 2014. ISSN 1984-7289.
- [54] Zoneamento ambiental de Natal: 10 motivos para uma cidade melhor. *Parque da cidade em revista*. Ano 1, Nº 1, junho de 2015, Natal/RN, p. 9-11. Internet.

# Capítulo 16

## *O clima urbano em cidade de pequeno porte do Ceará: O caso de Pacatuba*

*Jorge Ricardo Felix de Oliveira*

**Resumo:** O presente artigo almeja a busca de uma conexão entre a dimensão natural e social do clima através da Geografia do Clima, compreendendo através de uma gênese socioespacial como processos relacionados ao padrão de uso do solo, expansão territorial urbana e o cotidiano da sociedade se articulam com o ritmo climático. Utilizou-se para isto, um estudo de caso sobre clima urbano, em uma perspectiva termodinâmica, da sede de Pacatuba, localizada na Região Metropolitana de Fortaleza - RMF. Objetivou-se analisar o conforto humano e a influência do uso e ocupação do solo nas variações térmicas e higrométricas bem como suas magnitudes, em escala local e microclimática na área intra-urbana da cidade. Especificamente, objetivou-se apresentar a espacialização das diferenças termo-higrométricas na cidade, evidenciando o efeito das ilhas de calor urbanas. Além de realizar mapeamentos dos atributos geocológicos e geourbanos colaborando no entendimento de suas influências sobre o clima da cidade.

**Palavras-Chaves:** Geografia do Clima – Urbanização – Uso e ocupação – Município de Pacatuba.

## 1. INTRODUÇÃO

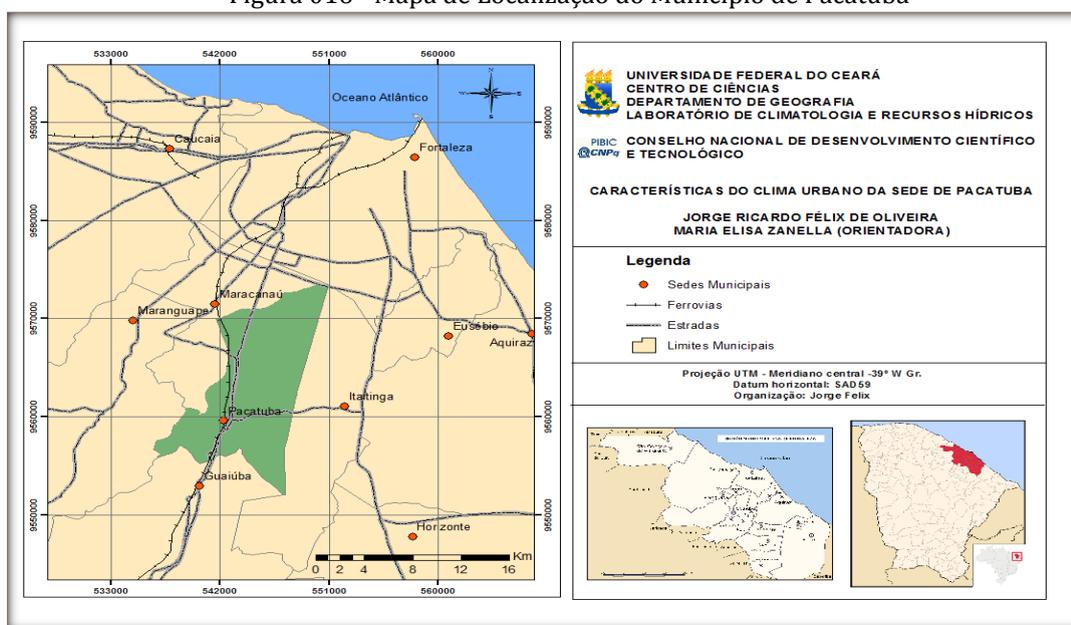
No mundo ocidental, a partir da revolução industrial do século XVIII, as cidades passam a ser efetivamente o *espaço* do homem gerando o modelo de vida urbano. Nestes locais as relações passam a ser intermediadas pela produção das mercadorias. Espacialmente, as cidades se manifestam por meio das ocupações urbanas produzidos de maneira fragmentada e desigual, segundo os interesses dos diversos agentes sociais. A sociedade se apropria dos recursos naturais utilizando-o para a produção de mercadorias, revelando práticas humanas predatórias, gerando crises ambientais. No século XXI as técnicas associada à ciência e as informações criam transformações ainda mais aceleradas em escalas antes inimagináveis. Assim, os processos de fixação e sedentarização do homem, atrelados a reprodução do sistema capitalista e a apropriação da natureza - fazem da cidade palco de transformações constantes, refletindo historicamente problemas diferenciados no que diz respeito à qualidade ambiental e de vida de seus habitantes.

Portanto, o clima nas cidades torna-se reflexo do processo de urbanização e ao mesmo tempo influencia nesse processo. A relação da dinâmica da baixa atmosfera com os assentamentos urbanos passa a influenciar as trocas térmicas entre o Sol e a Terra produzindo transformações de energias muitas vezes percebidas de maneira negativa. Por exemplo, estudos sobre o clima urbano na cidade de Fortaleza - CE indicam que a velocidade dos ventos vem diminuindo (XAVIER, 2001) e as ilhas de calor chegam até 5°C durante o dia (MOURA, 2008).

A expansão dos adensamentos humanos em um determinado território, por meio de construções desordenadas de edificações, associado à dinâmica atmosférica, interfere de maneira desigual no enfrentamento dos diversos grupos sociais por determinada condição de *tempo* e *clima*. A explicação dessas condições pelo paradigma do *ritmo* climático não dá mais conta frente a grande complexidade das relações sociais. Diante de tais conotações, surge na Climatologia, como ciência geográfica, um conceito que propõem a inclusão da dimensão do clima socialmente construído nas análises dos *ritmos* da atmosfera. A Geografia do Clima propõem pensar o “clima como produto da ‘interação’ entre os processos dinâmicos da atmosfera e das ações dos agentes sociais [...] admitindo que o ‘clima é uma construção social’.” (SANT’ANNA NETO, 2011, p.15, grifos do autor).

O presente artigo almeja a busca de uma conexão entre a dimensão natural e social do clima, compreendendo através de uma gênese socioespacial como o padrão de uso do solo, expansão territorial urbana e o cotidiano da sociedade se articulam com o *ritmo climático* em uma escala local e microclimática. Utilizou-se para isto, um estudo de caso sobre clima urbano, na perspectiva termodinâmica, da sede de Pacatuba, localizada na Região Metropolitana de Fortaleza – RMF (Figura 01).

Figura 016 - Mapa de Localização do Município de Pacatuba



De maneira geral, objetivou-se analisar o conforto humano e a influência do uso e ocupação do solo nas variações térmicas e higrométricas e suas magnitudes, em escala local e microclimática na área intra-urbana da sede de Pacatuba. E, especificamente, objetivou-se apresentar a espacialização das diferenças termo-higrométricas na cidade, evidenciando o efeito das ilhas de calor urbanas. Além de realizar mapeamentos dos atributos geoecológicos e geourbanos colaborando no entendimento das suas influências sobre o clima da cidade.

### 1.1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Algumas reflexões teóricas em Geografia Física no Brasil têm empreendido esforços na busca de caminhos que possibilitem diálogos mais abrangentes com a Geografia Humana (CASSETI, 1991; MENDONÇA, 1998, 2003; MONTEIRO, 1976, 1995, 2003; SANT'ANNA NETO, 2001, 2003, 2008, 2011; SUERTEGARAY, 2004). A tônica sobre a quebra de dualidades tem construído novas abordagens que consideram processos sociais e naturais em níveis capazes de explicar a realidade complexa do século XXI.

No campo da Climatologia, Monteiro (1971, 1976, 2003) inspirado nas concepções de *dinâmica, gênese e sucessão* de Max Sorre, apresentou incursões geográficas sobre os fenômenos atmosféricos, rompendo com a abordagem meteorológica do clima. Ele nos legou o paradigma do *ritmo climático*<sup>58</sup>, e propôs o modelo teórico-metodológico chamado Sistema Clima Urbano-SCU, baseado em canais de percepção humana, para uma gênese do clima como fenômeno geográfico. Essa Climatologia Geográfica de matriz monteiriana buscou relacionar a dinâmica da baixa atmosférica, considerando seu comportamento caótico, distinguindo os possíveis *ritmos*, para relacionar os comportamentos complexos da atmosfera aos ritmos das atividades humanas. (MONTEIRO, 1995). Contudo, o “nível de profundidade com que os processos naturais são abordados não dialoga com a necessária compreensão dos processos sociais e econômicos que produzem o espaço, de forma contraditória e fragmentada” (SANT'ANNA NETO, 2011 p.02) necessitando uma releitura do clima e dos fenômenos atmosféricos.

Tendo em vista o *meio técnico científico e informacional*, que possui como mote a fusão da técnica com a ciência mais o grande cabedal de informação, sob égide do mercado globalizado, o espaço produzido passa a processar modificações, supressões, acréscimos, cada vez mais sofisticados e carregados de artificialidades e desigualdades (SANTOS, 1996). O homem por intermédio do seu desenvolvimento técnico é capaz de, não só intensificar os processos naturais, como também produzir novos (SUERTEGARAY, 2004). A natureza passa a ser apropriada pela sociedade, sendo utilizada como recurso para a produção das mercadorias, revelando práticas humanas predatórias, gerando crises ambientais. Tais questões são “pano de fundo” para o surgimento da Geografia do Clima proposta por Sant'Anna Neto (2001, 2008, 2011). Nela, o autor pressupõe:

Se o espaço geográfico é produzido de forma altamente complexa e fortemente desigual. Se o clima é o produto da interação entre os processos dinâmicos da atmosfera e das ações dos agentes sociais. Então os diversos grupos sociais não experimentam nem percebem o tempo e o clima da mesma forma. Espaços desiguais potencializam efeitos do clima, igualmente desiguais. Nesta perspectiva temos que admitir que o clima é uma construção social. (SANT'ANNA NETO, 2011, p.15, grifos do autor).

A Geografia do Clima almeja uma releitura sobre o clima-sociedade intermediada pelo *espaço geográfico*<sup>59</sup>, partindo do contexto do homem como ser social e inserido em uma sociedade de classe. Pensando o espaço como produção social, Pereira (2001) revela que a compreensão da questão ambiental decorre não apenas das relações entre homem e natureza, mas também entre os homens. Com efeito, o espaço geográfico concebido no âmbito do modelo de produção capitalista, territorializa distintas formas de uso e ocupação definidos, muitas vezes, por critérios de desenvolvimento técnicos insustentáveis.

<sup>58</sup> “O ritmo climático só poderá ser compreendido através da representação concomitante dos elementos fundamentais do clima em unidade de tempo cronológica, pelo menos diárias, compatíveis com a circulação atmosférica regional que se sucedem e constituem o fundamento do ritmo” (MONTEIRO, 1971, p. 9).

<sup>59</sup> Como aponta Santos (1988) “O espaço (geográfico) não é nem uma coisa, nem um sistema de coisas, senão uma realidade relacional: coisas e relações juntas. Eis por que sua definição não pode ser encontrada senão em relação a outras realidades: a natureza e a sociedade, mediatizadas pelo trabalho”.

O clima, considerado como insumo no processo de apropriação e produção da natureza, assume um papel variado em diferentes sociedades, frente ao processo de globalização e mundialização (SANT'ANNA NETO, 2003).

Para compreender o Clima Urbano através de uma abordagem sobre a Geografia do Clima, Sant'Anna Neto (2008, p.63) propõe a articulação de três perspectivas: conforto humano e ambiental, vulnerabilidade socioambiental e a produção do espaço urbano. No presente artigo entende-se o clima urbano através da associação da produção do espaço urbano com o conforto humano usando como referencial teórico e metodológico os canais de percepção humana de Monteiro (1976, 2003) enfatizando o canal I – Termodinâmico – responsável pelo conforto térmico. A escala de análise específica para tais perspectivas está contida no nível local, compreendendo através de uma gênese socioespacial como o padrão de uso do solo, expansão territorial urbana e o cotidiano da sociedade se articulam temporalmente com o *ritmo climático* (Quadro I).

Quadro I - Articulação das escalas geográficas do clima.

	Escala Espacial	Escala Temporal	Gênese	Processo
Especialização	Local	Ritmo	Socioeconômico	Padrão do uso do solo, expansão territorial urbana, cotidiano da sociedade.

Fonte: Adaptado de Sant'Anna Neto (2003)

Com efeito, o clima nas cidades torna-se reflexo do processo de urbanização. A relação da dinâmica da baixa atmosfera com os terraços urbanos passa a influenciar as trocas térmicas entre o Sol e a Terra produzindo transformações de energias muitas vezes percebidas de maneira negativa. Conti (1998) aponta que o processo de urbanização nas cidades produz uma desorganização dos mecanismos climáticos, aumentando os níveis de albedo e refletância, que por sua vez, geram desequilíbrios térmicos. Segundo Lombardo (1985) os núcleos de edificações nos países tropicais passam por constante stress térmico, conhecido como ilhas de calor. A sua formação é resultado de anomalias térmicas positivas da atmosfera citadina em relação às áreas circunvizinhas. Sua intensidade depende da forma arquitetônica dos edifícios, dos tipos de matérias construtivos, da densidade de áreas construídas, dentre outros fatores. Sobre a percepção das alterações térmicas, o conforto térmico torna-se essencial. Frota e Schiffer (1988) afirmam que as condições de conforto térmico humano estão diretamente relacionadas com as atividades desenvolvidas pelos indivíduos, com a vestimenta e variáveis ambientais que permitem trocas de calor entre o corpo e o ambiente. Acrescenta ainda, que este conforto térmico pode ser viabilizado a partir da forma e estrutura urbana, no que se refere ao direcionamento da malha urbana, planejamento das edificações, traçado e espaçamento das ruas e etc.

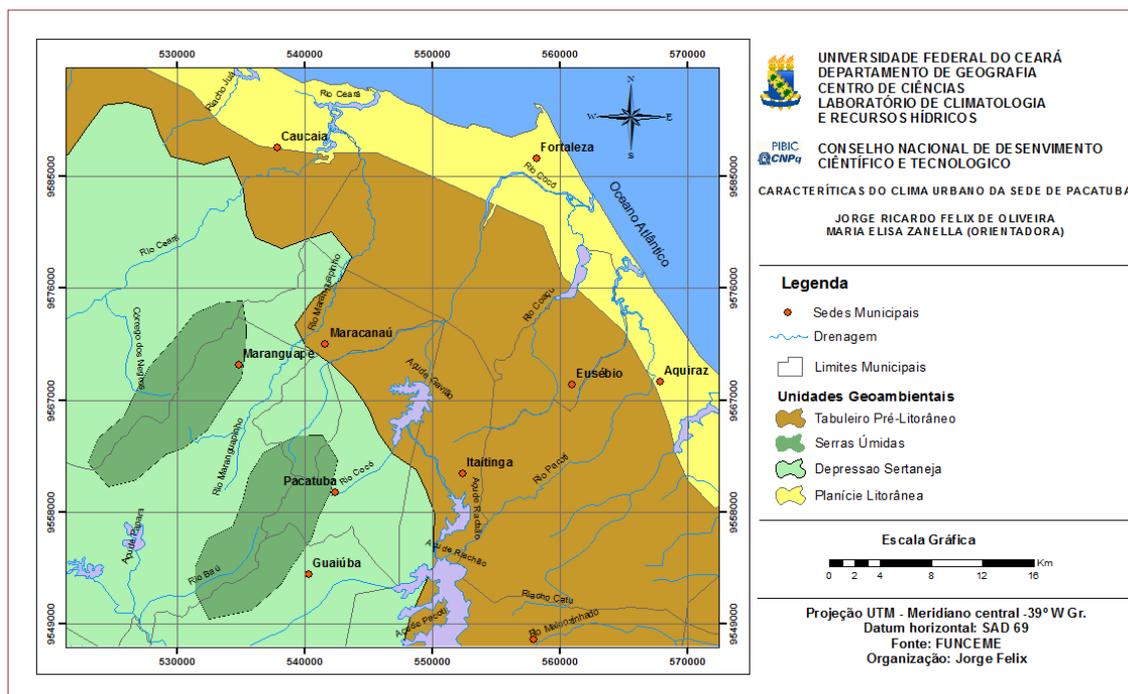
Nesse contexto, alguns estudos são pioneiros na determinação das perturbações atmosféricas sobre o espaço urbano. No caso específico do campo termodinâmico na cidade de Fortaleza-Ceará e sua Região Metropolitana tem-se, por exemplo, os estudos de Xavier (2001) que através de tratamentos estatísticos das variáveis climáticas para anos de 1974 a 1995, conclui que a velocidade dos ventos vem diminuindo na ordem de 50% para meses de julho a dezembro. Embora as causas sejam complexas e difíceis de definição concreta. Moura (2008) apresenta uma caracterização do clima urbano de Fortaleza, no campo termodinâmico, trazendo uma espacialização das ilhas de calor intra e interurbanas. Ele conclui que as ilhas de calor chegam até 5°C no período diurno, entre 07 e 15 horas, concentrando-se principalmente no bairro Damas. Cajazeira (2010) ao caracterizar o clima urbano de Maracanaú, cidade industrial da RMF, constatou que as variações de temperatura, umidade e direção do vento variaram conforme suas características de densidade de construção, arborização e localização quanto às atividades industriais. Mostrou ainda que os conjuntos habitacionais Acaracuzinho, Novo Maracanaú e Jereissate I apresentaram as maiores temperaturas em função do grande adensamento de edificações. Sobre estudos de bairros representativos de Fortaleza, Paiva (2011) analisou as condições microclimáticas do Bairro Messejana em períodos sazonais contrastantes. Nesse estudo foram encontradas diferenças de temperatura de até 4,5°C entre as intermediações da Lagoa de Messejana com o terminal de ônibus, evidenciando o efeito dos materiais construtivos sobre as temperaturas. Além de concluir que no período seco os índices de conforto chegam ser alarmantes, principalmente em áreas residências e no terminal.

## 2. MATERIAL E MÉTODO

### 2.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A cidade de Pacatuba localizada no setor centro-sul da RMF com coordenadas 3°59'03"S e 38°37'13"WGr, está a aproximadamente 40 quilômetros da capital do estado, Fortaleza. Seu sítio caracteriza-se por estar no contato entre a Depressão Sertaneja com as Serras Úmidas, próximo ao litoral (Figura 02), no sopé do maciço residual conhecido como Serra da Aratanha na posição a barlavento.

Figura 017 - Mapa geoambiental da área de estudo em uma perspectiva regional.



O município tem sua origem histórica relacionada com a formação de núcleos populacionais ao pé da serra de Aratanha, por volta de meados do século XVII, mediante a concessão de sesmarias. As terras férteis das encostas da serra atraíram numerosos moradores, possibilitando a formação do povoado. Assim a atividade econômica de Pacatuba girava em torno do algodão, passando posteriormente ao cultivo do café e, em menor escala, outras culturas, como a da banana seca, a jaca e a laranja. A partir do século XX, Pacatuba passou a receber anexações de distritos, como a divisão territorial de 1950, onde o município fora constituído por sete distritos: Pacatuba, Água Verde, Guaiúba, Itacima, Itapó, Monguba e Pavuna. No ano de 1989, foi criado o distrito de Senador Carlos Jereissati e anexado ao município de Pacatuba. Esse distrito apresentava uma ligação geográfica (limites) com as dinâmicas que estavam ocorrendo no município de Maracanaú, movidas pela industrialização. Logo a criação deste distrito esteve associada às práticas interventivas da Companhia de Habitação do Ceará – COHAB-CE, que traziam consigo equipamentos sociais e uma série de infraestrutura.

É no contexto dos corredores de atividade industrial que o município de Pacatuba ganha relevância na presente pesquisa. Nos anos 90 seu território passou pelo processo de reestruturação econômica<sup>60</sup>, voltadas às infraestruturas de transportes associada à política estadual de atração da indústria. Com isso o município de Pacatuba passa a integrar a dinâmica industrial da RMF. Por sua vez, a RMF apresentou nas últimas décadas um acelerado crescimento territorial, econômico e urbano.

<sup>60</sup> Essa reestruturação econômica na RMF dos anos noventa (século XX) foi influenciada pelos subsídios do Governo do Estado, a expansão da indústria (bem como do turismo e do mercado imobiliário). O município de Pacatuba passa a receber alto nível de integração (fluxos de pessoas e mercadorias) com o vizinho, distrito industrial de Maracanaú, recebendo alguns conjuntos habitacionais para alojar os trabalhadores da indústria. (MUNIZ, SILVA e COSTA, 2011)

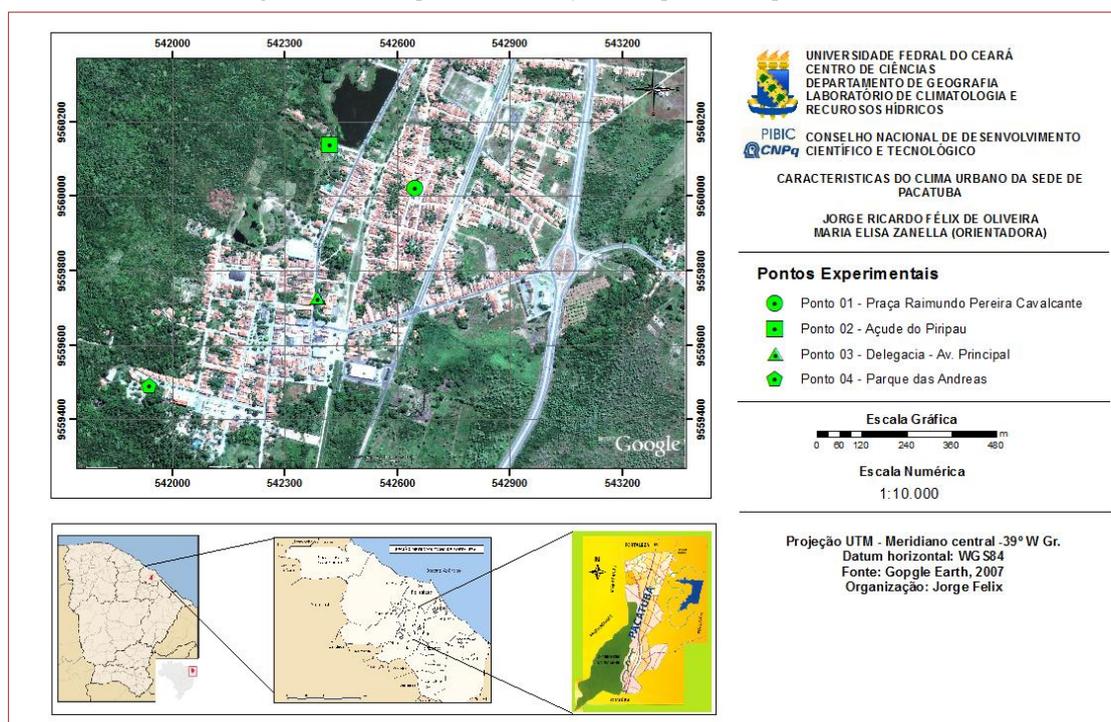
Sobretudo, pela instalação de grandes infraestruturas (conjuntos habitacionais e corredores rodoviários) e a transformação de sua estrutura produtiva, bem como a saturação da cidade de Fortaleza em termos sociais, econômicos e ambientais. Pequeno e Molina (2009) apontam que este crescimento tem sido motivado por políticas desenvolvimentistas, não considerando o território da RMF em sua totalidade. Havendo, portanto, ações setoriais, principalmente do setor da indústria e turismo, bem como estratégias municipais para o desenvolvimento econômico através de atração de investimentos com facilidades fiscais, gerando uma expansão socioespacial desigual.

## 2.2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O referencial teórico-metodológico se baseia nos canais de percepção do clima urbano proposto por Monteiro (1976, 2003) e Mendonça (2003), enfatizando o canal termodinâmico, principal responsável pelo fator de conforto térmico. Somando a isso é utilizado uma abordagem da Geografia do Clima buscando uma compressão do fenômeno climático aliado a produção do espaço urbano de Pacatuba.

Os padrões de ocupação urbana de Pacatuba, foram obtidos por meio de tratamento digital da imagem do *Google Earth* (software livre) do ano 2007, pelo modo da classificação automática não-supervisionada, resultando numa carta generalizada dos principais padrões de ocupação urbana da cidade. Com base nessa carta, elegeram-se os pontos de coletas de dados em função das homogeneidades do contexto urbano da cidade, são eles: 1 – Praça Raimundo Pereira Cavalcante; 2 – Açude do Piripau; 3 – Delegacia-Centro; 4 – Parque das Andreas (Figura 03).

Figura 018 - Mapa de localização dos pontos experimentais



Para a verificação das temperaturas e umidades do ar intra-urbano realizaram-se experimentos (trabalho de campo) em perfis de 10 horas (8:00 a 18:00)<sup>61</sup> para dois períodos sazonais contrastantes de Outono e Primavera austrais. Foram utilizados termômetros digitais, *Oregon Scientific*® dentro de abrigos de madeira (Figura 03) colocados a 1,5 m de altura da superfície. O conforto térmico foi medido através da tabela de conforto humano produzida pelo Instituto Nacional de Meteorologia – INMET.

Figura 019 - Sensor digital e o abrigo.



Fonte: Autor

Os sistemas atmosféricos regionais que atuaram nos dias de levantamento de campo foram analisados por meio das imagens de satélite GOES 12. Também se realizou análises sobre a distribuição sazonal da precipitação, utilizando dados do posto pluviométrico, em Pacatuba, da Fundação Cearense de Meteorologia - FUNCEME, como também dos principais sistemas atmosféricos causadores de chuva no Ceará. Para a análise dos resultados foram elaboradas cartas de isotermas, através do programa *SURFER*® (marca registrada da Golden Software), permitindo assim a visualização da variação espacial da temperatura nos diferentes pontos da cidade.

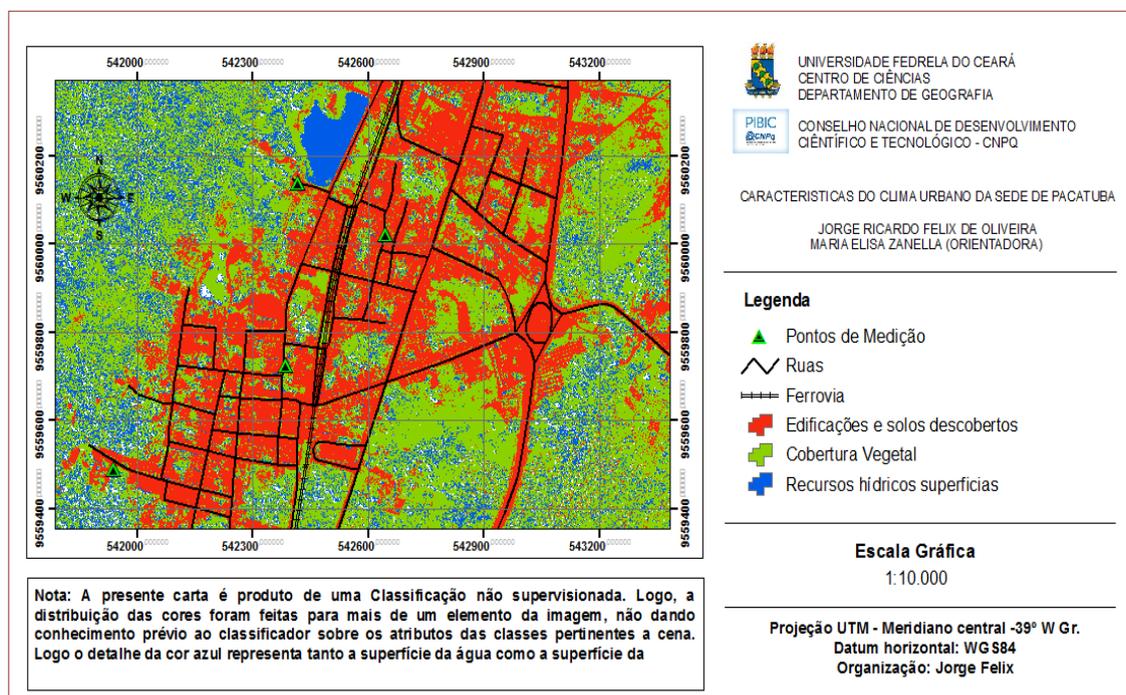
### 3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

#### 3.1. ASPECTOS DE USO E OCUPAÇÃO DA SEDE DE PACATUBA

A sede de Pacatuba é uma cidade de pequeno porte. De maneira geral seu sítio urbano está caracterizado por apresentar alta impermeabilização do solo na parte central, onde se desenvolve as atividades comerciais, diminuindo gradativamente no sentido da periferia da cidade. Na porção vizinha, próximo ao sopé da serra da Aratanha, concentram-se áreas verdes. A cobertura vegetal no ambiente construído espacializa-se de modo esparso, sendo em sua maioria nas praças públicas de pequeno porte e campos abertos com gramíneas. Para esta afirmação, produziu-se uma carta generalizada do uso do solo urbano, a fim de visualizar a distribuição dos espaços construídos (Figura 05).

<sup>61</sup> No primeiro experimento, devido a problemáticas de locomoção da equipe, o perfil de medição iniciou às 09 horas.

Figura 020 - Carta generalizada de uso da sede de Pacatuba



No setor adjacente do centro, a nordeste, observa-se uma área densamente construída com casas de 1-2 andares, apresentando arquitetura simples (Figura 06). A maioria delas se encontram amontoadas bem próximas umas das outras, apresentando uma desorganização no desenho urbano das ruas. Esta área é essencialmente residencial, contendo uma praça chamada Raimundo Pereira Cavalcante e uma escola destinada ao ensino fundamental. As ruas são pavimentadas com paralelepípedos e irregulares quando comparadas as larguras. A cobertura vegetal é escassa, contendo gramíneas esparsas com algumas porções contendo vegetação arbustiva e arbórea.

Figura 021 - Localização do ponto 01 – Praça Raimundo Pereira Cavalcante.



Fontes: Imagem do Google Earth e fotos do autor.

No setor mais ao norte, encontra-se o principal recurso hídrico da cidade (Figura 07). O açude do Piripau, pertencente à bacia hidrográfica do Cocó (ver o mapa geambiental), possui grande importância na cidade, devido, sobretudo, a disponibilidade de água, tendo em vista que a comunidade utiliza a água do açude para a lavagem de roupas. Além de algumas pessoas realizarem a prática da pesca artesanal.

O entorno do açude possui poucas construções (casas) e predominam a presença da cobertura vegetal, gramíneas e vegetação arbustiva.

Figura 022 - Localização do ponto 02 – Açude do Piripau.



Fontes: Imagem do Google Earth e fotos do autor.

Na área central, referente ao marco inicial de surgimento da cidade, encontra-se uma alta densidade de construções (Figura 08). Elas se relacionam com presença, sobretudo, do comércio, gerando um intenso fluxo de pessoas e automóveis. Esta área apresenta um alto grau de impermeabilização identificado por meio da excessiva presença de construções em alvenaria como também pela pavimentação, tendo em vista que pelo centro passa a única via asfaltada da cidade que liga a rodovia CE-060. As edificações, de maneira geral, são de baixos gabaritos, possuindo aproximadamente 1-3 andares. Existem também algumas praças públicas que apresentam em sua constituição, vegetação arbórea de médio a pequeno porte.

Neste setor da cidade considera-se que a dinâmica econômica é força motriz das relações sociais tidas nessa área da cidade. Tendo em vista que é onde se localizam as principais infraestruturas da cidade como os estabelecimentos comerciais, escolas, prefeitura, delegacia, hospital.

Figura 023 - Localização do ponto 03 - Centro - Av. Principal



Fonte: Imagem do Google Earth e fotos do autor.

Nas adjacências do centro, a sudoeste, existe também uma grande área verde destinada às atividades de recreação na cidade. O Parque das Andreas, situado no início da trilha que leva ao açude do Boaçu (ponto mais a montante do rio Cocó) apresenta uma intensa cobertura vegetal, sobretudo de vegetação arbustiva e arbórea. Este setor da cidade é conhecido pela população como um bom local para a prática recreativa, bem como para a busca de zona de conforto (térmico) nos finais de semana. Portanto escolheu-se este ponto nomeando de ponto 04 (Figura 09), cujas características se assemelhariam às rurais.

Figura 024 - Localização do ponto 04 – Parque das Andreas.



Fontes: Imagem do Google Earth e fotos do autor.

### 3.2. ANÁLISE RÍTMICA DOS EXPERIMENTOS

#### 3.2.1. EXPERIMENTO I: EPISÓDIO DE PRIMAVERA AUSTRAL (19/04/2011)

Nesse experimento a dinâmica atmosférica foi controlada pela ZCIT, principal sistema sinóptico atuante nos meses da quadra chuvosa (Fevereiro a Maio). Em associação, assumindo escalas maiores, evidenciou-se uma potencialização das chuvas em função da anomalia positiva da TSM e a predominância do fenômeno de La Niña. Segundo a Funceme (2011) as condições oceano-atmosfera se comportaram da seguinte forma:

Mantém-se o fenômeno de La Niña no Pacífico Tropical, embora em fase de dissipação e o setor sul do Atlântico Tropical apresenta-se mais quente do que o setor norte, principalmente junto à costa africana, com anomalias de TSM superiores a 2°C. Esta característica favorece a atuação da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT) junto à costa norte da região Nordeste do Brasil. (FUNCEME, 2011)

Para uma melhor visualização a prancha 01 mostra a alta nebulosidade que o dia do experimento apresentou.

#### Período da manhã (9:30 às 12 horas)

Durante as primeiras medições, o tempo se encontrava chuvoso e intensamente nublado. No decorrer da manhã as temperaturas mostraram uma leve tendência de aumento. Os pontos 01 e 03 apresentaram as maiores temperaturas, entre 27,2 a 28,2°C. O ponto 01 apresentou a maior intensidade de temperatura caracterizada pela Ilha de calor de fraca magnitude que variou entre 1 a 1,5°C (Quadro 02). O ponto 04 registrou as menores temperaturas variando entre 25,9 a 27,2°C.

Quadro 01 - Diferenças térmicas intra-urbanas do experimento I.

Hora	Ilhas de Calor	Local	Diferenças Higrométricas
09:30	0,7 °C	Praça	9%
10:00	1,5 °C	Centro	7%
11:00	1 °C	Centro	4%
12:00	1 °C	Centro	4%
13:00	Falha	Falha	2%
14:00	0,7 °C	Centro	4%
15:00	2 °C	Centro	5%
16:00	1,1 °C	Praça/Centro	10%
17:00	1,1 °C	Praça	10%
18:00	0,9 °C	Praça	8%

A umidade do ar ficou na casa dos 70%, sendo os pontos 02 e 04 os de maiores magnitudes em função da disponibilidade hídrica e da vegetação respectivamente, confirmando assim suas menores temperaturas. Os pontos 01 e 03 foram marcados pelos menores valores de umidade.

A nebulosidade na cidade como um todo se mostrou alta, variando de 7/8 a 8/8. Já a velocidade dos ventos apresentou valores baixos, variando segundo a escala de Belford entre Calma, Aragem e Brisa Leve (< 0,3; 0,3-1,5; e 1,6-3,3 m/s).

O conforto humano durante boa parte da manhã foi do tipo confortável. Com detalhe para os pontos 01 e 03 que apresentaram maior número de vezes o tipo Necessidade de Vento para Conforto - NVC. (Quadro 03)

#### Período da tarde (13 às 18 horas)

Na medição das 13hrs tivemos uma falha no ponto 04, portanto não consideramos nas análises. De forma geral é neste período que registrou-se as maiores taxas térmicas do experimento (Prancha 01) com valores de 27,9°C até 29,1°C, pois nesse período a nebulosidade diminui bastante, ficando no início da noite com céu sem nuvens. Foi nesse tempo que ocorreu um maior aquecimento da superfície por radiação solar direta e paralelamente iniciou a liberação da radiação armazenada. No ponto 03 verificou-se a maior ilha de calor com magnitude média (2°C-15hrs). Isto confirmou a capacidade de acúmulo de calor pelo ponto 03, local que apresenta maior fluxo de pessoas e automóveis, com presença de uma via asfaltada. No final das medições o ponto 01 apresentou a maior temperatura, mostrando a influência dos materiais construtivos, pois neste ponto verificou-se que há uma intensa massa edificada com baixa cobertura vegetal. A umidade do ar acompanhou de forma inversa a temperatura. Os maiores valores no ponto 02 e 04, sendo o último considerado nas medições o mais úmido, apresentando de 77 a 84%. A velocidade dos ventos mante-se estável, variando entre aragem e brisa leve.

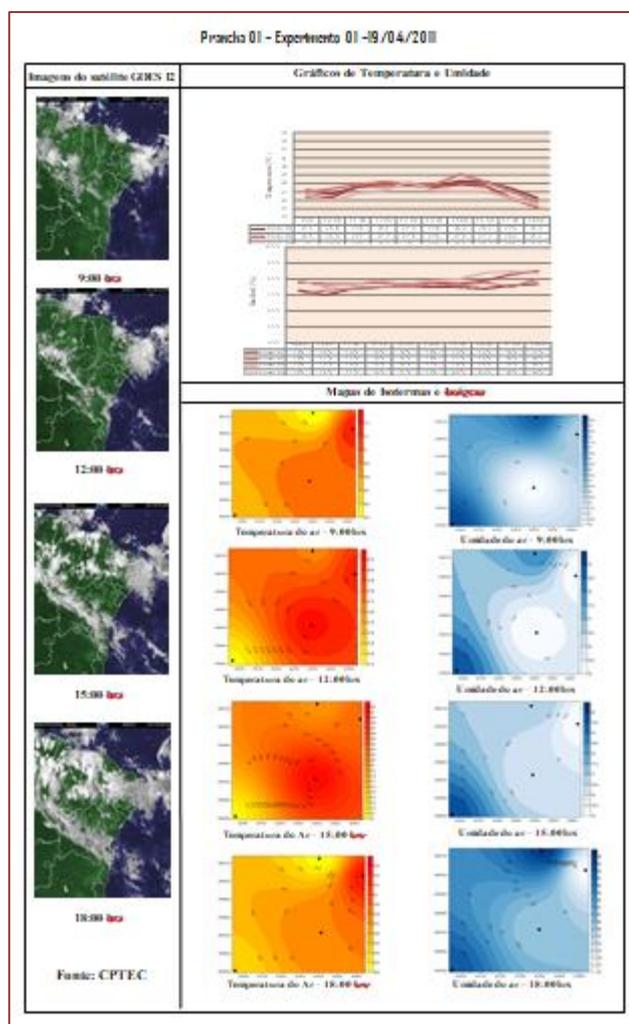
O conforto humano para os pontos 01 e 03 ficou com o padrão “necessita de vento para conforto”, chegando ao final da tarde com condições favoráveis ao conforto. O ponto 04 apresentou o tipo muito úmido em função da intensa presença de cobertura vegetal.

Quadro 03 - Síntese do Conforto Humano - INMET do experimento I

01 - Praça Raimundo Pereira										
02 - Açude do Piripau										
03 - Centro - Av. Principal										
04 - Parque das Andreas										
	9hrs	10hrs	11hrs	12hrs	13hrs	14hrs	15hrs	16hrs	17hrs	18hrs

**Legenda:**

Necessidade de Vento	Confortável	Muito úmido	Falha
----------------------	-------------	-------------	-------



### 3.2.2. EXPERIMENTO II: EPISÓDIO DE PRIMAVERA (24/11/2011)

Neste experimento a atmosfera regional para o Ceará se encontrava de maneira geral em estabilidade, sem nuvens que concentrassem chuvas (Prancha 02).

#### Período da manhã (8 às 12 horas)

Neste período as temperaturas se comportaram de forma a aumentar com a evolução do dia, variando de 28,3 a 32,2°C. As maiores temperaturas foram no Centro e menores no Parque das Andreas. A ilha de calor mais intensa, de magnitude média, foi no Centro às 11 horas, medindo 2,6°C (Quadro 04).

As taxas de umidade do ar acompanharam o ritmo inverso da temperatura passando por baixos valores, não havendo uma intensa variação entre os pontos, devido à nebulosidade que nesse período do experimento foi marcada. Assim elas ficaram em torno de 60 a 70%. As doze horas foi verificado a menor umidade do ar medindo 56% na Praça Raimundo Pereira.

Quanto à velocidade do vento, predominou por maior parte dos pontos a condição de calmaria.

O conforto humano apresentou o tipo NVC nos pontos Praça Raimundo Pereira e Centro durante maior parte da manhã, até que às 12 horas o conforto passou para Muito Quente. Já os pontos Açude Piripau e Parque das Andreas apresentou o tipo Confortável às 9 e 10 horas, mostrando a importância de áreas verdes para amortizar as temperaturas (Quadro 05).

**Período da tarde (13 às 18 horas)**

O período da tarde se mostrou o mais quente de todos os experimentos. A maior temperatura foi registrada na Praça Raimunda Pereira medindo 33,3°C, seguido do Centro com 33°C. A tarde também apresentou as maiores ilhas de calor. Na Praça Raimunda Pereira às 14 horas e no Centro às 15 horas, as duas de magnitude média, medindo 2,8°C. As menores temperaturas foram no Parque das Andreas chegando a 30,4°C às 13 horas e 27,7°C às 18 horas.

A umidade do ar continuou a se comportar na variação contrária a temperaturas, diminuindo. Já às 16 horas iniciou o aumento da mesma em função da diminuição da radiação solar. Nos pontos Centro e Praça Raimundo Pereira as umidades foram as mais baixas do dia, apresentando a menor taxa de todos os experimentos analisados. Ela foi localizada no Centro às 16 horas devido a intenso fluxo de pessoas e automóveis como também a intensidade de materiais construtivos.

Quanto à nebulosidade, na parte da tarde ela diminuiu e ficou em torno de 3/8. A maior velocidade do vento encontrada, tendo em vista todos os experimentos, foi no Açude do Piripau chegando na ordem de Brisa moderada (5,5 a 7,9 m/s)

O conforto humano ficou caracterizado por apresentar os maiores níveis. Na Praça Raimundo Pereira e Centro durante maior parte da tarde ficou no nível de Muito Quente (Quadro 05), sendo justificado pelas altas temperaturas e baixas umidades apresentadas pelos pontos.

**Quadro 04 - Diferenças térmicas intra-urbanas do experimento II.**

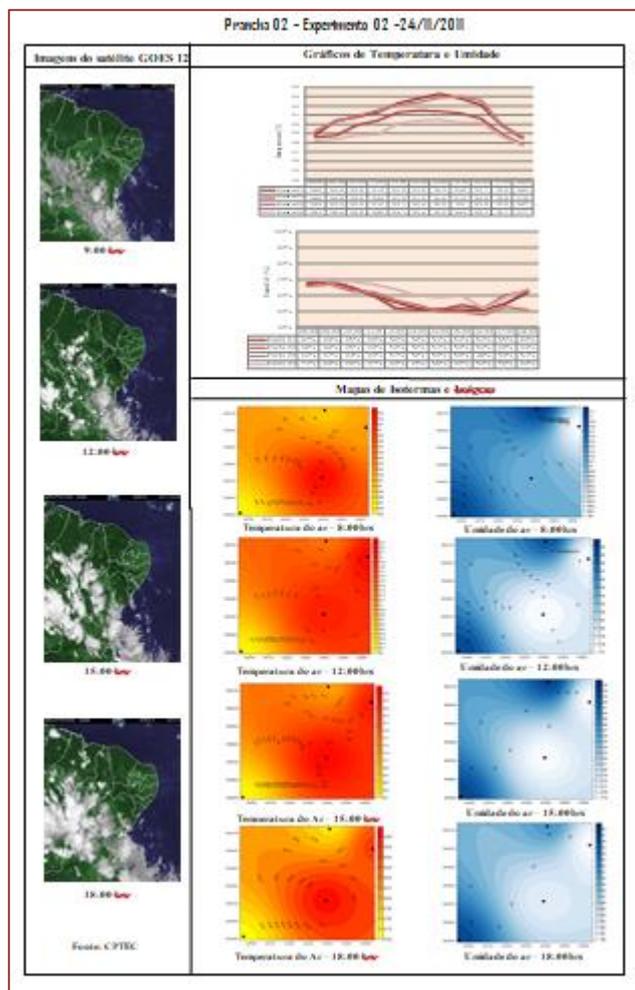
Hora	Ilha de Calor	Local	Diferenças Higrométricas
08:00	1,1 °C	Centro	5%
09:00	2 °C	Praça	2%
10:00	2,1 °C	Centro	6%
11:00	2,6 °C	Centro	7%
12:00	2,2 °C	Praça	12%
13:00	2,4 °C	Praça	9%
14:00	2,8 °C	Praça	9%
15:00	2,8 °C	Centro	10%
16:00	2,4 °C	Centro	4%
17:00	1,2 °C	Praça	7%
18:00	1 °C	Centro	13%

**Quadro 05 - Síntese do Conforto Humano do experimento II**

01 - Praça Raimundo Pereira											
02 - Açude do Piripau											
03 - Centro - Av. Principal											
04 - Parque das Andreas											
	8hrs	9hrs	10hrs	11hrs	12hrs	13hrs	14hrs	15hrs	16hrs	17hrs	18hrs

**Legenda:**

Muito Quente	Necessidade de Vento	Confortável
--------------	----------------------	-------------



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do clima urbano para sede de Pacatuba, considerando o subsistema termodinâmico, é inédito até o presente. Pôde-se evidenciar que a cidade recebe influências do processo de metropolização da RMF no tocante a vias de circulação de pessoas e mercadorias, bem como da industrialização no território adjacente (Maracanaú). Gerando um processo socioeconômico na cidade de maneira diferenciada e desigual. No centro da cidade estão às infra-estruturas básicas, como supermercados, comércios, bancos e um hospital. Já na porção adjacente, observam-se casas de arquitetura simples, com um adensamento de moradias bem maior que o centro. Estas condições refletem, através do clima como elemento ambiental, mudanças nos contrastes térmicos. Logo, a variação de uso e ocupação do solo gera nos atributos do clima alterações, formando diferentes espaços intra-urbanos na cidade de Pacatuba. Portanto, pode-se evidenciar na presente pesquisa que as repercussões climáticas contidas no território da cidade de Pacatuba, são produzidas, transformadas e sentidas pela sociedade, de maneira desigual e apropriada segundo interesses dos agentes sociais, surgindo espaços de segregação (SANT'ANNA NETO, 2008).

A resposta térmica das mensurações e observações realizadas confirmou hipótese de que a urbanização e as características do uso do solo local são responsáveis pela distribuição diferenciada das temperaturas na sede de Pacatuba. Os resultados mostraram que houve uma relação direta entre as áreas densamente pavimentadas e as maiores temperaturas superficiais, e o ponto com intensa presença de vegetação de apresentou as menores de temperaturas, em função da interceptação da radiação solar pelas árvores.

No que diz respeito à distribuição espacial da temperatura verificou-se que a grande diferença entre os pontos de coleta esteve relacionada com a densidade de construções. As maiores temperaturas foram observadas no centro e na Praça Raimundo Pereira, bairro densamente construído. Portanto, este estudo confirmou a evidência de que existe uma relação direta do campo térmico com os padrões de ocupação do solo.

As primeiras conclusões da pesquisa apontam o clima urbano da cidade de Pacatuba recebe influência da transformação das estruturas urbanas. As funções urbanas, comércio e moradia, geram alterações nos elementos climáticos. Conclui-se também que o efeito do sítio e da vegetação são preponderantes na manutenção da temperatura, e que as temperaturas variam em função dos sistemas de circulação atmosférica regional.

## REFERÊNCIAS

- [1] ALVES, E.D.L; SPECIAN, V. O clima intra-urbano de Iporá-GO: um estudo em episódios. Revista de Geografia UFPE. Recife, 2010 p.141-154
- [2] CAJAZEIRA, A.A. Caracterização do clima urbano de Maracanaú/CE: uma abordagem geográfica. 2010. 77 f. Monografia (Graduação em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.
- [3] CASSETI, V. Ambiente e Apropriação do Relevô: São Paulo: Contexto, 1991. 147p.
- [4] FELIX, J.R. Características do Clima Urbano da sede de Pacatuba-CE. 2011. 52 f. Monografia (Graduação em Geografia - bacharelado) – Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.
- [5] FROTA, A.B; SCHIFFER,S.R. Manual do conforto térmico. São Paulo: Nobel, 1988.
- [6] IPECE, Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. Perfil Básico Municipal: pacatuba. Governo do Estado do Ceará. Fortaleza, 2010
- [7] LOMBARDO, M. A. Ilha de Calor nas Metrôpoles: o exemplo de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1985. p. 244
- [8] MENDONÇA, Francisco de Assis. Geografia Física: Ciência Humana? São Paulo: Contexto,1998.
- [9] MENDONÇA, F.A. Clima e planejamento urbano em Londrina. In: MENDONÇA, F.A.; MONTEIRO, C. A. de F; (Org.) et al. Clima urbano. São Paulo: Contexto, 2003. p. 93-120.
- [10] MENDONÇA, F; DANNI-OLIVEIRA, I. M. Climatologia: noções básicas e climas do Brasil. v. 1. São Paulo: Oficina de Texto, 2007. 206 p.
- [11] MONTEIRO, C. A. de F. (1971). Análise Rítmica em Climatologia: problemas da atualidade climática em São Paulo e achegas para um programa de trabalho. São Paulo: USP - Instituto de Geografia. 21p.
- [12] Teoria e Clima Urbano. São Paulo, IGEOG/USP, 1976, 181p.
- [13] Adentrar a cidade para tomar-lhe a temperatura. Geosul, Florianópolis, v.5, n.9, p. 61-79, 1990.
- [14] O Físico da Geografia: mensageiros e portadores. Fortaleza: Fundação Cearense de Meteorologia, Ed. Multigraf, 1995.
- [15] Teoria e Clima Urbano. In: MONTEIRO, C. A. de F; MENDONÇA, F. (Org.) et al. Clima urbano. São Paulo: Contexto, 2003. p. 9-67.
- [16] MOURA, M. de O. O clima urbano de Fortaleza sob o nível do campo térmico. 2008. 319 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.
- [17] MUNIZ, A.M.V; SILVA, J.B da; COSTA, M.C.L. Dinâmica Sócioespacial frente ao Processo de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de Fortaleza(RMF). Trabalho apresentado no XII Simpósio de Geografia Urbana, Belo Horizonte, 2011.
- [18] PAIVA, F.I.B. Microclimas urbanos na área central do bairro da Messejana, Fortaleza/CE. 2011. 76 f. Monografia (Graduação em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.
- [19] PEQUENO, L.R.B; MOLINA, A. Análise Socioocupacional da Estrutura Intra-urbana da Região Metropolitana de Fortaleza. In: PEQUENO, L.R.B (ORG). Como Anda Fortaleza. Rio de Janeiro: Lepra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009. p.97-125.
- [20] PEREIRA, G. A natureza (dos) fatos urbanos: produção do espaço e degradação ambiental. Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 3, p. 33-51, Editora da UFPR, Paraná, 2001.
- [21] SANT'ANNA NETO, João Lima. História da Climatologia no Brasil. Presidente Prudente: UNESP, 2001. (Tese de Livre Docência).
- [22] Da Complexidade física do universo ao cotidiano da sociedade: mudanças variabilidade, ritmo climático. Terra Livre, São Paulo, n.20, p.51-64, 2003.
- [23] Da Climatologia Geográfica à Geografia do Clima: gênese, paradigmas e aplicações do clima como fenômeno geográfico. Revista da ANPEGE, v.4, p.61-88, 2008.
- [24] apresentado no XIV Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada, Dourados, 2011.

- [25] SANTOS, M. A natureza do espaço. São Paulo: HUCITEC, 1996, 197 p.
- [26] Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. Hucitec. São Paulo, 1988
- [27] SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Geografia física (?) Geografia Ambiental (?) ou Geografia e Ambiente (?). In: MENDONÇA, Francisco & KOZEL, Salete (org.). Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea. 1ª reimpressão. EdUFPR, 2004. p.111-120
- [28] XAVIER, T. de Ma. B.S.. “Tempo de Chuva”- estudos climáticos e de previsão para o Ceará e o Nordeste Setentrional. Fortaleza: ABC Editora,2001. 478 p.
- [29] Sites: FUNCEME. Sistema Meteorológicos Causadores de Chuvas na Região Nordeste do Brasil – Boletim Especial, 2006. Disponível em: <[http //www.funceme.com.br](http://www.funceme.com.br)>. Acesso em 17 de abril de 2011.
- [30] IMAGENS DO SATÉLITE GOES – Disponível em < <http://www.cptec.inpe.br> >. Acesso em Abril, Junho e Novembro de 2011
- [31] INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).2007. Cidades@. Disponível em < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php> >. Acesso em julho de 2011.

Autores

**ALEX DE LIMA SANTOS**

Geógrafo. Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Amapá; Bacharel em Direito pela Faculdade Estácio de Macapá. Especialista em Políticas e Gestão da Segurança Pública, pela Faculdade de Ciências Humanas e Teologia do Amapá. Pós-Graduando em Direito Penal pelo Centro Universitário Leonardo da Vinci. (UNIASSELVI). Pós-Graduando em Geografia Humana e Econômica pelo Centro Universitário Internacional UNINTER.

**ANELISA DE ASSIS CAMPOS**

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de São João del Rei (UFSJ) e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável e Extensão, na Universidade Federal de Lavras (UFLA).

**BENEDITO ANSELMO MARTINS DE OLIVEIRA**

Doutor em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro; Professor no Departamento de Ciências Administrativas e Contábeis da UFSJ e no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável e Extensão da UFLA

**CAROLINA KROFF**

Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Vinculada à bolsa da CAPES através do PPGAU-UFF entre 2015-2017, desenvolvendo dissertação sobre a questão da "integração entre cidade formal e a cidade informal", dentro do contexto do Programa Favela-Bairro, implantado na cidade do Rio de Janeiro. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2012). Atualmente atua como Arquiteta Coordenadora da equipe técnica de assessoria técnica em habitação de interesse social do Coletivo Vito Giannotti. Atua principalmente nos seguintes temas: direito à moradia e a urbanização de favelas.

**CECÍLIA MARILAINE REGO DE MEDEIROS**

Possui Graduação (2009) e Mestrado (2013) em Arquitetura e Urbanismo pela UFRN, ambas as formações vinculadas à Linha de Pesquisa Política e Projeto da Habitação Social. Atualmente é doutoranda do PPGAU da mesma Universidade, cuja pesquisa investiga a relação entre crianças e ambientes naturais protegidos nas cidades, vinculando-se à Linha de Pesquisa Morfologia, Usos e Percepção do Ambiente.

**DENIS RODRIGUES DANTAS**

Graduado em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCCG). Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

**DIOGO BERNARDINO SANTOS DE MEDEIROS**

Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGE/CCHLA, 2019), onde também graduou-se como Bacharel em Geografia (DGC/CERES, 2016) e, desde 2017, cursa a Licenciatura Plena em Geografia (DGC/CERES).

**ÉLIDA THALITA SILVA DE CARVALHO**

Mestra, Geógrafa e Licenciada do curso de Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Técnica em Estradas pelo Instituto Federal do Rio Grande do Norte.

### **ELISABETE FERREIRA DA SILVEIRA GUILHERME**

Graduada em Geografia pela UFRN, Especialista em Meio Ambiente e Gestão dos Recursos Naturais pela FACEX, Mestre em Geografia pela UFRN. Professora da rede municipal de Natal e da rede estadual do Rio Grande do Norte. Tem como área de interesse e pesquisa a dinâmica territorial e urbana, com foco na produção e organização do espaço urbano e suas periferias.

### **ELISÂNIA MAGALHÃES ALVES MACIEL**

Arquiteta e Urbanista pelo IAU-USP, mestre em Ciências da Engenharia Ambiental pela EESC – USP e doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – UFRN. Tem experiência em projetos de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento Ambiental Urbano e Planejamento da Paisagem.

### **FÁBIO MARCEL DE CASTRO FILHO**

Arquiteto Urbanista e pesquisador. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UTFPR - Universidade Tecnológica Federal do Paraná (2019), com período sanduíche na University College Dublin, Irlanda (2015-2016). Estagiou no setor de projetos do IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2018) e como pesquisador estagiário na UTFPR (2019).

### **FRANCISCO RAMOS DE FARIAS**

Bacharel e Psicólogo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1978), Especialista em Psicologia Clínica pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, Mestre em Psicologia, área Motivação e Aprendizagem pela Fundação Getúlio Vargas - RJ (1983) e Doutor em Psicologia, área Psicologia Cognitiva, pela Fundação Getúlio Vargas - RJ (1987). Bolsista de Produtividade em Pesquisa 2. Atualmente é consultor Ad Hoc da Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), professor associado da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, do Departamento de Fundamentos da Educação e do Programa de Pós-Graduação em Memória Social. Consultor do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Assessor Científico da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Secretário Geral da ANINTER-SH de 2015 a 2018. Publicou pela Editora Revinter: *Histeria e Psicanálise, A pesquisa nas ciências do sujeito e Psicose: ensaios clínicos*; pela Editora 7Letras: *Por que, afinal, matamos?*; pela Editora Contracapa: *Apontamentos em Memória Social*; pela Editora Juruá: *Trauma, Memória e Violência em coautoria com Glaucia Regina Vianna e pela Editora Lumen Juris: Punição e Prisão: ensaios críticos em coautoria com Lobelia da Silva Faceira; pela Editora Mauad X Educação, Memória e História organizado em pareceria com Leandro Garcia Pinho e Violência: bricolagem, memória, escrita organizado com Glaucia Regina Vianna e Sofia Deebora Levy e Designios do poder pela editora Letra Capital, organizado com Leila Dupret. Participou de bancas de concursos públicos, de dissertações e teses. Apresentou em programas jornalísticos de televisão (Rede Globo, TVE, CNT) a pesquisa sobre criminalidade, violência e trauma. Apresentou matérias em jornais e semanários. Pesquisa atualmente sobre a temática violência, educação prisional, trauma e memória social. Participação em congressos nacionais e internacionais. Publicações em periódicos nacionais e internacionais.*

### **GERÔNIMO LEITÃO**

Arquiteto (UFRJ, 1982), Urbanista (UFRJ, 1989), Mestre em Geografia (UFRJ,1990) Mestre em Arquitetura (UFRJ, 1993), Doutor em Geografia (UFRJ, 2004). Trabalhou como arquiteto na Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, no Instituto Brasileiro de Administração Municipal e na Secretaria de Estado de Habitação e Assuntos Fundiários, entre os anos 1982 e 1994. Professor da Escola de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação - PGAU (UFF), desde 1995. Ex- Diretor da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (mandatos: 2007/2011 e 2016/2020).

### **GILBERTO DE MIRANDA ROCHA**

Bacharel em Geografia UFPA (1982), mestrado em Geografia pela UNESP - Rio Claro (1987), doutorado em Geografia pela USO (1999), pós - doutorado em Ordenamento Territorial (Universite Paris 13NORD, Paris, 2015). Membro efetivo do Instituto Histórico e Geográfico do Pará. Professor Titular da Universidade Federal do Pará e Pesquisador Produtividade PQ 2 CNPQ. Atualmente é Diretor Geral do Núcleo de Meio Ambiente da UFPA .

### **GISELE VICTOR BATISTA**

Geógrafa (UDESC/ 2001), Mestre em Análise da Qualidade Ambiental (UFSC/2004) e Doutora em Engenharia Civil (UFSC / 2014). Possui especialização em Gerenciamento de Projetos (FGV/2015) e Gestão de Negócios, Controladoria e Finanças Corporativas (IPOG/2019). Atualmente, é diretora da HARPIA GREEN BUSINESS. É especialista em Sustentabilidade e Mercado de Crédito de Carbono, Economia de Baixo Carbono, Finanças Sustentáveis, Estruturação de Projetos e Negócios, Elaboração de Estudo de Viabilidade e Modelagem de Negócios Inovadores. Possui diversas publicações, nacionais e internacionais, nas áreas de Avaliação de Impactos Ambientais, Gestão Territorial e Ambiental e Geotecnologias aplicadas ao Estudo Ambiental.

### **HONORIO MAGALHÃES NETO**

Arquiteto e Urbanista (EAU-UFF, 2013), mestre (2017) e doutorando (2020-2023) do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Premiado em diversos concursos de estudantes e profissionais com atuação em escritórios, prática própria e atividades de extensão universitária. Atualmente investiga, e questiona, se a formação do arquiteto e urbanista contempla a perspectiva de atuação no campo da habitação de interesse social e desenvolve projetos de melhorias habitacionais na Rocinha com a premiação no Concurso de Ideias e Práticas: Cidade, Moradia e Saúde.

### **JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM**

Possui graduação em Licenciatura plena e Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Amapá (2011). Pós-graduado em Docência do Ensino Superior na Faculdade Meta, no município de Macapá, estado do Amapá (2013). Mestre em Desenvolvimento Regional (PPGMDR), pela Universidade Federal do Amapá - UNIFAP (2016). Atualmente é Professor efetivo de Geografia da rede estadual de ensino do estado do Amapá e membro do grupo de pesquisa de Arquitetura e Urbanismo na Amazônia - GAU. cursando Doutorado em Geografia (PPGeo), pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

### **JOÃO VITOR SCHMUTZLER ABRAHÃO**

Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro no ano de 2016. Mestrado em Memória Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, concluído em 2018, com passagem direta para o curso de Doutorado em Memória Social. Atua como Assistente em Administração na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro desde 2012. Atualmente participa dos seguintes Projetos de Pesquisa: Os efeitos da prisão na ambientação do egresso do sistema penal no retorno à liberdade e Violência e trauma social: catástrofe, vestígios de memória e história. Participa também do Projeto de Extensão: O ato de leitura e a construção de liberdade: remição de pena para pessoas encarceradas. Tem participação em fóruns nacionais e internacionais de divulgação científica com comunicação oral e publicação de trabalhos completos em anais. Artigo publicado em periódico internacional. Temas de interesse: Reformas Urbanas; Violência; Geografia Humana; Memória Social.

### **JORGE RICARDO FELIX DE OLIVEIRA**

Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Ceará - CE.

### **JÚLIA DINIZ DE OLIVEIRA**

Doutoranda em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Mestra em Geografia pela mesma Instituição (2019). Especialista em Educação Ambiental e Geografia do Semiárido pelo Instituto Federal do Rio Grande do Norte (2020) e Graduada em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande (2016).

### **KAMILA VIEIRA DE MENDONÇA**

Profa. do Instituto de Ciências do Mar - Labomar - UFC, doutora em Economia (CAEN / Universidade Federal do Ceará / 2014), possui Mestrado em Economia Rural (UFC / 2009) e Especialização em Desenvolvimento Econômico (UFC / 2008). Atua como pesquisadora no Laboratório de Economia, Direito e Sustentabilidade.

### **KREICY MARA TEIXEIRA**

Graduada em Administração Pública pela Universidade Federal de Lavras (UFLA) e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável e Extensão, na Universidade Federal de Lavras (UFLA).

### **LAURA FONSECA DE CASTRO**

Arquiteta e Urbanista, mestre e doutoranda pela Universidade Federal de Minas Gerais. Pesquisadora do grupo Cosmópolis (CNPq), visiting scholar na The New School (Estados Unidos) e professora de História e Teoria da Arquitetura da Pontifícia Universidade Católica – PUC Minas.

### **LETICIA THURMANN PRUDENTE**

Arquiteta e Urbanista, formada pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), em 1999, com mestrado em Engenharia Civil, na linha de Edificações e Comunidades Sustentáveis, pela UFRGS, em 2007, e doutorado em Planejamento Urbano e Regional, também pela UFRGS, em 2017. Faz parte do Grupo de Pesquisa e Estudos Urbanos e Regionais (GEPEUR), da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC); e do Laboratório Estado e Território (LABETER), da UFRGS e UNISC. Foi docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNISC; da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) e da Escola de Engenharia da UFRGS; da FAU da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e da Escola de Engenharia da Universidade Federal Fluminense (UFF). Atualmente, é docente de Graduação e Pós-Graduação da Universidade Estácio de Sá do Rio de Janeiro (UNESA) e coordenadora da equipe de Pesquisa de Iniciação Científica sobre Habitação de Interesse Social e Conforto Ambiental. Além disso, é banca elaboradora de questões de concursos públicos para a área de Arquitetura e Urbanismo pela Fundação de Universidade Empresa de Tecnologia e Ciências (FUNDATEC) e avaliadora de cursos do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP/ MEC). Tem experiência nas áreas de Desenho Técnico, Conforto Ambiental, Projeto de Arquitetura, Projeto de Paisagismo, Projeto Urbano e Planejamento Urbano e Regional, atuando principalmente nos temas de: Sustentabilidade, Habitação de Interesse Social, Arquitetura Ecológica e Meio Ambiente.

### **NADINE VICTOR BATISTA**

Doutora em Políticas Públicas, com estudos sobre o governo digital. Bacharel em Nutrição e Administração de empresas, especializada em Direito Público e com MBA em Gestão Pública. Investigadora associada do Centro de Investigação e Estudos de Sociologia CIES-ISCTE, em Lisboa/Portugal. Experiência de mais de 10 anos na gestão pública e na academia. Campos de especialização e atividade científica: Administração pública; Política de governo digital; Transparência pública; Acesso às informações governamentais e instrumentos de relacionamento com o cliente/cidadão; Instrumentos de participação e e-democracia; Inovação; Desenho e análise das políticas públicas; Direito administrativo, constitucional e tributário, Compras públicas; Logística e cadeia de suprimentos

### **RODOLPHO ZAHLUTH BASTOS**

Secretário Adjunto de Gestão e Regularidade Ambiental da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) do Pará. Doutor em Geopolítica pela Universidade de Paris 8. Professor adjunto do Núcleo de Meio Ambiente (NUMA) da Universidade Federal do Pará (UFPA) e do Programa de Pós-Graduação em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia (PPGEDAM/NUMA/UFPA).

### **TARCÍSIO LEMOS MONTEIRO CARVALHO**

Engenheiro da Computação - CREA 17314 D/PA (IESAM, 2008), Especialista em Administração de Sistemas, Redes e Segurança GNU/Linux distro Mandriva (Virtual Link Consultoria, 2007), Especialista em Geotecnologias: Geoprocessamento e Sensoriamento Remoto (IESAM, 2009), Especialista em Sistema de Banco de Dados (UFPA, 2010), Especialista em Gestão Educacional (UNIUBE, 2017), Especialista em Agrimensura EAD (A Mira, 2017), Especialista em Tutoria à Distância (UFPA, 2017). Especialista em Docência para Educação Profissional, Científica e Tecnológica (IFPA campus Bragança, 2018). Mestre em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia (PPGEDAM/NUMA/UFPA, 2016-2017). Foi Bolsista pesquisador do Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará (IDESP, 2009). Foi Voluntário Civil no Centro de Informática e Telecomunicações do Comando Geral da Polícia Militar do Pará - (CITEL, 2008). Foi técnico em informática na Prefeitura Municipal de Castanhal-Pa - (2009-2011). É Professor do IFPA campus Paragominas (desde 2011). É usuário de Software Livre há mais de 10 anos. Coordena os Projetos: The 4 freedoms, Paragobyte Girls, Computador Amigo, Manutenção Solidária, E-Lixo. Introdução ao Geogebra. Instituição: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará campus Paragominas.

### **TIAGO ANANIAS GONÇALO**

É Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2016) e, atualmente, cursa a Licenciatura Plena em Geografia pela mesma instituição de ensino. Tem experiência de pesquisa em Geografia da Saúde e Médica, além de desenvolver projetos de extensão e ensino no âmbito da Educação Ambiental.

### **VIRGÍNIA EDUARDA DE SOUSA**

Graduada em Ciências Ambientais pelo Instituto de Ciências do Mar da Universidade Federal do Ceará - Labomar/UFC. Durante a graduação integrou o Laboratório de Economia, Direito e Sustentabilidade/LEDS, com bolsas de extensão e monitoria; e o Laboratório de Ecologia Pesqueira/Ecopesca, como bolsista de Iniciação Científica. Tem interesse nas áreas de serviços ecossistêmicos, valoração ambiental, ecologia marinha e angiospermas marinhas.

### **YUMI YAMAWAKI**

Doutora em Gestão Urbana (2010-2013), Professora de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal Tecnológica do Paraná (2014-2020). Mestre em Gestão Urbana pela PUC-PR (2006-2008). Especialização em Gestão Técnica do Meio Urbano Université de Technologie de Compiègne e PUC-PR (2000). Arquiteta e Urbanista do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2004/2005). Autora do livro Introdução à Gestão do Meio Urbano. Sócia fundadora Proa Arquitetura e Planejamento (1999-2018)

