



QUESTÕES E PESQUISAS URBANAS

**Política, Planejamento e Ocupação de Pequenas,
Médias e Grandes Cidades**

Ligian Cristiano Gomes
Luciane Rodrigues de Bitencourt
Mateus Pessetti
orgs.



QUESTÕES E PESQUISAS URBANAS

**Política, Planejamento e Ocupação de Pequenas,
Médias e Grandes Cidades**

Ligian Cristiano Gomes
Luciane Rodrigues de Bitencourt
Mateus Pessetti
orgs.

Editor Chefe

Ivanio Folmer

Bibliotecária

Aline Grazielle Benitez

Revisora Técnica

Gabriella Eldereti Machado

Diagramação

Gabriel Eldereti Machado

Imagem capa

www.canva.com

Revisão

Organizadores e Autores(as)

Conselho Editorial

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva - UNIDAVI

Prof. Dr. Astor João Schönnell Júnior - IFFAR

Prof. Dr. Alan Ricardo Costa - UFRR

Profa. Dra. Andréia Bulaty -UNESPAR

Profa. Dra. Carla da Conceição de Lima - UFVJM

Prof. Dr. Camilo Darsie de Souza - UNISC

Profa. Dra. Clarice Caldeira Leite - UFRGS

Profa. Dra. Cecilia Decarli - UFRGS

Prof. Dr. Carlos Adriano Martins - UNICID

Prof. Dr. Christian Dennys Monteiro de Oliveira - UFCE

Profa. Dra. Dayse Marinho Martins - UFMA

Prof. Dr. Deivid Alex dos Santos - UEL

Prof. Dr. Dioni Paulo Pastorio -UFRGS

Prof. Dr. Douglas Manoel Antonio de Abreu Pestana dos Santos - FASESP

Profa. Dra. Elane da Silva Barbosa - UERN

Profa. Dra. Elen Gomes Pereira - IFBA

Profa. Dra. Francielle Benini Agne Tybusch - UFN

Prof. Dr. Francisco Odécio Sales - IFCE

Prof. Dr. Francisco Ricardo Miranda Pinto - UFCAT

Prof. Dr. Gilvan Charles Cerqueira de Araújo - UCB

Prof. Dr. Ismar Inácio dos Santos Filho - UFAL

Prof. Dr. Leonardo Bigolin Jantsch -UFSM

Profa. Dra Liziany Müller Medeiros - UFSM

Profa. Dra Marcela Mary José - UFRB

Prof. Dr. Mateus Henrique Köhler - UFSM

Prof. Dr. Michel Canuto de Sena - UFMS

Profa. Dra. Mônica Aparecida Bortolotti - UNICENTRO

Prof. Nilton David Vilchez Galarza - UPLA

Prof. Dr. Olavo Barreto de Souza - UEPB

Prof. Dr. Rafael Nogueira Furtado - UFABC

Prof. Dr. Roberto Araújo da Silva Vasques Rabelo - UNILUS

Prof. Dr. Rodrigo Toledo - USCS

Prof. Dr. Rodolfo Rodrigues de Souza - UERJ

Prof. Dr. Sidnei Renato Silveira - UFSM

Prof. Dr. Thiago Ribeiro Rafagnin - UFOB

Prof. Dr Tomás Raúl Gómez Hernández - UCLV

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Questões e pesquisas urbanas [livro eletrônico] :
política, planejamento e ocupação de pequenas,
médicas e grandes cidades / orgs. Ligian
Cristiano Gomes, Luciane Rodrigues de
Bitencourt, Mateus Pessetti. -- 1. ed. --
Santa Maria, RS : Arco Editores, 2024.

PDF

Vários autores.

Bibliografia.

ISBN 978-65-5417-390-2

1. Cidades - Aspectos ambientais
2. Desenvolvimento urbano sustentável 3. Espaços
urbanos 4. Geografia urbana 5. Globalização
6. Planejamento urbano I. Gomes, Ligian Cristiano.
II. Bitencourt, Luciane Rodrigues de.
III. Pessetti, Mateus.

24-239707

CDD-910

Índices para catálogo sistemático:

1. Geografia 910

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129



10.48209/978-65-5417-390-2

Esta obra é de acesso aberto.

É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte
e a autoria e respeitando a Licença Creative Commons indicada.



PREFÁCIO

A obra *Questões e Pesquisas Urbanas: Política, Planejamento e Ocupação de Pequenas, Médias e Grandes Cidades* constitui-se em uma coleção de textos voltados a Geografia Urbana. Discussões teóricas sobre o planejamento urbano, estudos de caso voltados a compreensão da produção do espaço, segregação socioespacial, metropolização e agentes sociais estão entre os temas discutidos.

No primeiro capítulo, Fernanda Teixeira Jardim e Paulo Roberto Soares realizam uma análise do espaço urbano no Rio Grande do Sul, com ênfase na atuação das cidades médias e do seu processo de metropolização. O estudo identifica as principais transformações socioespaciais rio-grandenses, enfatizando que a atual configuração da urbanização é um reflexo das desigualdades sociais.

Na sequência, Leonardo Berté Nunes apresenta o texto intitulado *Agentes sociais do espaço urbano e suas práticas – apontamentos sobre Santana do Livramento (BR) e Rivera (UY)*, onde realiza uma reflexão a respeito dos agentes responsáveis pela dinamização do espaço urbano, sobretudo em relação atuação do mercado imobiliário. Baseado em um resgate teórico e no levantamento de dados, o estudo enfatiza a necessidade de compreendermos as características locais, sociais e econômicas na busca pelo entendimento da atuação dos promotores urbanos.

No capítulo três, denominado “Segregação socioespacial da população negra na cidade do Rio Grande/RS – uma análise da presença negra no bairro Getúlio Vargas (BGV) no período de 1930 a 2020”, Adriano Rodrigues José discorre sobre a população negra e o racismo na organização do espaço urbano, enfatizando a invisibilidade negra associada à segregação do espaço.

O quarto capítulo é escrito por Beatriz Ribeiro Soares, Tatiana Silva Souza e Josimar dos Reis de Souza e denomina-se “Condomínios rurais e informalidade: reflexões sobre a produção do espaço de Uberlândia – MG”. Os autores realizam uma discussão inerente a constituição de condomínios rurais tendo como fio condutor as relações entre campo e cidade. O estudo enfatiza a crescente complexidade na reorganização do espaço urbano e rural brasileiro.

Por fim, Vitor Colleto dos Santos apresenta o quinto e último capítulo, onde realiza uma reflexão teórica a partir do planejamento urbano, sobretudo por meio do conceito de cidade de 15 minutos, desde a sua gênese até as suas potencialidades para pensar as cidades como espaço de todos. O texto é construído a partir de uma profunda análise teórica que permite ao leitor (re)pensar o planejamento urbano e cidade.

Desejamos a todos uma Ótima Leitura!

Organizadores

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1

Cidades médias no contexto da rede urbana do Rio Grande do Sul: um olhar sobre as novas tendências da metropolização.....9

Fernanda Teixeira Jardim

Paulo Roberto Rodrigues Soares

doi: 10.48209/978-65-5417-390-0

CAPÍTULO 2

Agentes Sociais do Espaço Urbano e suas Práticas – Apontamentos sobre Santana do Livramento (Br) e Rivera (Uy).....32

Leonardo Berté Nunes

doi: 10.48209/978-65-5417-390-1

CAPÍTULO 3

Segregação socioespacial da população negra na cidade do Rio Grande/RS – uma análise da presença negra no Bairro Getúlio Vargas (BGV) no período de 1930 a 2020.....47

Adriano Rodrigues José

doi: 10.48209/978-65-5417-390-3

CAPÍTULO 4

Condomínios Rurais e Informalidade: Reflexões sobre a Produção do Espaço de Uberlândia – MG.....62

Beatriz Ribeiro Soares

Tatiana Silva Souza

Josimar dos Reis de Souza

doi: 10.48209/978-65-5417-390-4

CAPÍTULO 5

Reflexões sobre o Planejamento Urbano da Cidade de 15 Minutos como Subversão ao “Carrocentrismo” do Urbanismo Modernista.....78

Vitor Colleto dos Santos

doi: 10.48209/978-65-5417-390-5

Sobre os Organizadores.....93

Sobre as Autoras e os Autores.....96

CAPÍTULO 1

CIDADES MÉDIAS NO CONTEXTO DA REDE URBANA DO RIO GRANDE DO SUL: UM OLHAR SOBRE AS NOVAS TENDÊNCIAS DA METROPOLIZAÇÃO

Fernanda Teixeira Jardim.

Paulo Roberto Rodrigues Soares

Doi: 10.48209/978-65-5417-390-0

No período atual, com a mundialização da economia, a globalização e o desenvolvimento tecnológico e informacional, grandes transformações nas dinâmicas urbanas são observadas. Uma nova fase de modernização capitalista, atrelada aos processo de globalização (com seus vetores técnicos, econômicos e culturais) e formas de governança baseadas na competição e liberalização econômica, vem alterando substancialmente o processo de urbanização (MATTOS, 2010), que passa por uma verdadeira metamorfose, denominada por diversos autores de metropolização.

A metropolização do espaço é, portanto, um novo paradigma que elucida as novas formas e conteúdo de produção espacial na contemporaneidade. Uma mudança associada à dispersão e ao desenvolvimento de policentralidades, em que a perspectiva regional passa a ser evidenciada. Metamorfose esta que se desenvolve com certas características, que é apresentada por Lencione (2020) através do esquema abaixo (Figura 1), fazendo referência as transições urbanas de Lefebvre (1999).

Nesta direção, Soja (2013) analisa as transformações recentes, afirmando que o processo de dispersão, decorrentes das atividades econômicas, da mancha urbana e da população, implodem o urbano de tal forma, que a urbanização que se caracterizava pela conformação das metrópoles e regiões metropolitanas, chega ao fim. Portanto, há um processo em transição, de uma urbanização metropolitana, propiciada pela concentração engendrada pela industrialização, para uma urbanização regional policêntrica, efeito da progressiva globalização e da nova economia mundial. Processo este que se observa pela crescente convergência de densidades entre áreas urbanas e suburbanas, assim, a metrópole monocêntrica moderna se metamorfoseia, em uma cidade regional policêntrica, abrangendo uma rede amplamente distribuída de aglomerações de variados tamanhos, conformando uma nova geografia urbana.

Figura Nº 1. Esquema da transição entre a Urbanização metropolitana para a Metropolização regional policêntrica.



Obs.: O emprego do termo anastomosada se inspira no uso que se faz dele em hidrografia. Refere-se à uma rede cuja conformação tem inúmeras ramificações que não estabelecem uma estrutura hierárquica piramidal e arborescente, típica das hierarquias urbanas tradicionais. Fonte: Lencioni (2019).

Fonte: Lencioni (2020:35.)

Um processo, portanto, que não é exclusivo das metrópoles e regiões metropolitanas, mas atinge todo o território, em diversas escalas espaciais, transformando morfologias e redefinindo a função de inúmeros centros urbanos, incluindo os pequenos e médios. Configuração esta que apresenta relações espaciais mais complexas e variadas, redefinindo hierarquias e reconstruindo a rede urbana. Diante desta compreensão, o estudo é direcionado para a análise da rede urbana do estado do Rio Grande do Sul (RS), procurando evidências do fenômeno da metropolização não somente no contexto metropolitano, mas também a sua abrangência com outros espaços, como em cidades médias, considerando a relevância destas nas dinâmicas urbanas atuais. Especialmente em decorrência dos processos de desconcentração urbana e a crescente atração populacional e econômica destes centros, que passam a participar mais ativamente de dinâmicas globais e a apresentarem características que se assemelham as metrópoles.

Perspectiva metodológica: cidades médias, urbanização e escalas

As cidades médias não são uma categoria consensualmente definida. Estas são o resultado de uma construção intelectual, a partir da adoção de critérios julgados pertinentes, considerando o contexto histórico e geográfico ao qual estas encontram-se inseridas. Em geral, considera-se como variável relevante o seu porte populacional. Tais cidades também são definidas por suas características funcionais ou ainda por seu papel na rede urbana, como elo de ligação entre centros locais e centros globais.

Ao trazer o adjetivo de “médio” junto da palavra cidade, faz-se uma menção ao tamanho de cidade, que por sua vez conduz ao estudo das redes e hierarquias urbanas. Cidade pequena se contrapõe a cidade grande e a cidade média seria aquela em posição intermediária. Assim, a adjetivação como média conduz a uma escala de grandeza, sendo o parâmetro do contingente populacional

significativo para sua representação. Porém, só este dado não é suficiente para retratá-las e caracterizá-las como cidades médias, sendo a denominação “cidades de porte médio” mais adequada quando se considera o porte populacional a variável preponderante na sua definição (LOPES, HENRIQUE, 2010). Para fins de definição, considerando a realidade brasileira, o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) adotada o critério populacional, como aquelas cidades que possuem entre 100 a 500 mil habitantes.

Neste sentido, destaca Corrêa (2007), que o tamanho demográfico dos municípios, especialmente de sua população urbana, reflete os processos de urbanização, desta forma, quanto maior a dimensão demográfica, mais complexas as atividades econômicas envolvendo a cidade e seu espaço de relações, propiciando o desenvolvimento de especializações produtivas e das funções urbanas. Por sua vez, o desenvolvimento das funções urbanas suscita o aumento demográfico e a multiplicação das atividades não básicas ou das existentes. O tamanho demográfico tem sido uma variável importante para definição das cidades médias, no entanto, o autor apresenta que é necessária uma combinação de características para qualificação das cidades médias, a serem contextualizadas geograficamente, que envolvem o seu tamanho demográfico, mas também, suas funções urbanas e a organização do seu espaço urbano. Isso permite visualizar estas cidades como pontos funcionais em uma determinada rede urbana e como organização, em outra escala, a do espaço intraurbano.

Assim, as cidades médias devem ser compreendidas de forma relacional, ou seja, como parte de uma rede urbana, apresentando “interações espaciais intensas, complexas, multidimensionais e marcadas pela multiescalaridade” (CORRÊA, 2007, p.30). As interações espaciais são decisivas para a identificação das cidades médias, pois a conectam com a rede global de cidades. Estas se apresentam em duas escalas gerais, a escala regional, na relação da cidade com seu espaço de influência, e a escala extraregional, seja ela nacional ou internacional. As interações que ocorrem na escala extraregional irão defini-la como cidade média (CORRÊA, 2007).

Numa perspectiva das cidades médias, fundamental aportar as relações destas com a região, considerando que uma das características da cidade média é seu papel regional. Assim, ao abordar as relações cidade-região, depende de um contexto específico e não podem ser generalizadas ou homogeneizadas, apesar das tendências uniformizadores de produção do espaço urbano na atualidade. Sobretudo num país do tamanho do Brasil, com distintas realidades “em termos de urbanização e ocupação do território, manifestadas nas diversas e dinâmicas funcionalidades urbanas e em variadas relações cidade-região”. (MIÑO, 2024, p.186-187.)

Dada a nova fase da economia mundial e a globalização, as interações espaciais assumem uma maior abrangência e diversidade. Estabelecem-se fluxos de toda a natureza e com maior intensidade, ocasionando uma reestruturação das relações entre as cidades (SPOSITO, 2016). As cidades médias passam, portanto, por uma redefinição do seu papel na organização urbana. Estas desempenham uma função intermediadora, articulando fluxos diversos, materiais e imateriais, (populacionais, de mercadorias, de capitais, informações, ideias, entre outros), que circulam no espaço geográfico, tanto na escala regional, entre as cidades menores e espaços rurais sobre sua influência, quanto na escala global, com outras cidades médias e centros de maior hierarquia na rede urbana. Assim, são elos privilegiados de articulação entre os centros locais e os centros de maior hierarquia na rede urbana.

Complementa, ainda, Sposito (2016), que a abrangência das cidades médias com outros espaços vem assumindo uma amplitude muito maior na contemporaneidade, considerando a disponibilidade de sistemas de comunicação, informação e transportes, que permite fluxos à longas distâncias. Estas passam a participar de uma rede em escala internacional, por vezes “pulando” hierarquias da rede. Como também, passam a estabelecer, além das tradicionais relações e fluxos interurbanos de natureza hierárquica, outras relações do tipo complementares ou competitivas entre as cidades de mesmo nível ou de níveis

diferentes da mesma rede urbana ou entre redes urbanas diferentes. Diante destes fatores, há uma maior instabilidade na definição dos papéis destas cidades no âmbito das redes e sistemas urbanos.

A reestruturação destas relações se atribui, sobretudo, pelas transformações econômicas e políticas que se expressam através das formas flexíveis de produção. Mas também, por meio de fluxos que se estabelecem a partir das redes sociais e culturais. Isso impõe mudanças na estrutura interna destas cidades e nas relações entre as cidades de uma rede. Assim, na escala da cidade a economia política estabelece-se, gerando estruturas espaciais mais complexas e diferenciações, revelando as desigualdades socioespaciais e os confrontos sociais por meio das distintas práticas socioespaciais. Na escala interurbana, as mesmas diferenciações são observadas. O capital se desloca, por meio das decisões dos agentes econômicos e políticos, procurando territórios e articulando pontos das redes, intensificando as desigualdades, das escalas locais à supranacional. A força de trabalho também se desloca em escalas mais abrangentes, colocando em confronto culturas e práticas socioespaciais, revelando as diferenças entre as suas formações socioespaciais (SPOSITO, 2016).

Neste sentido se apresenta um desafio em relação a compreensão dos processos urbanos que ocorrem em cidades médias, de adotar uma abordagem interestelar, à medida que, na atualidade, a explicação dos fenômenos requerem uma ampliação das escalas as quais as dinâmicas e processos se estabelecem, ou seja, para se explicar o local, é preciso um olhar regional, nacional e/ou global. No caso das cidades médias, em especial, pois estas passam a participar, de forma mais direta e intensa, de redes (econômicas, urbanas, culturais, etc.) em escala mais abrangentes. Entretanto, é preciso visualizar que estas relações não se dão somente de forma hierárquica e sim por meio de fluxos que podem ser estabelecidos de forma transversal e horizontal (SPOSITO, 2006, 2016).

Para Corrêa (2016), o urbano é concebido com base em duas escalas conceituais, usualmente definidas, a escala da rede urbana e a escala do espaço in-

traurbano, destacando a necessidade de estas serem tratadas em suas relações, considerando que “Reportam-se a fenômenos e processos, assim como a representações cartográficas diferentes, mas são interdependentes, pois as ações que ocorrem em uma escala afetam a outra” (CORRÊA, 2016, p.43). O autor relata que há também a emergência de uma escala intermediária, da megalópole e a dos eixos urbanizados, em que ocorre uma metamorfose entre o espaço intraurbano e a rede urbana. Trata-se, portanto, de um olhar para a escala regional, voltados aos estudos de cidade-região.

Este entendimento sobre as cidades médias, sua relação com as redes e escalas é essencial para o compreendê-las, especialmente na definição das suas atribuições nas políticas de desenvolvimento e nos processos de urbanização. Assim, buscamos neste estudo contemplar estas perceptivas, apresentando o recorte da rede urbana e das cidades médias do Rio Grande do Sul, embora não esgotando toda a abrangência e complexidade desta temática.

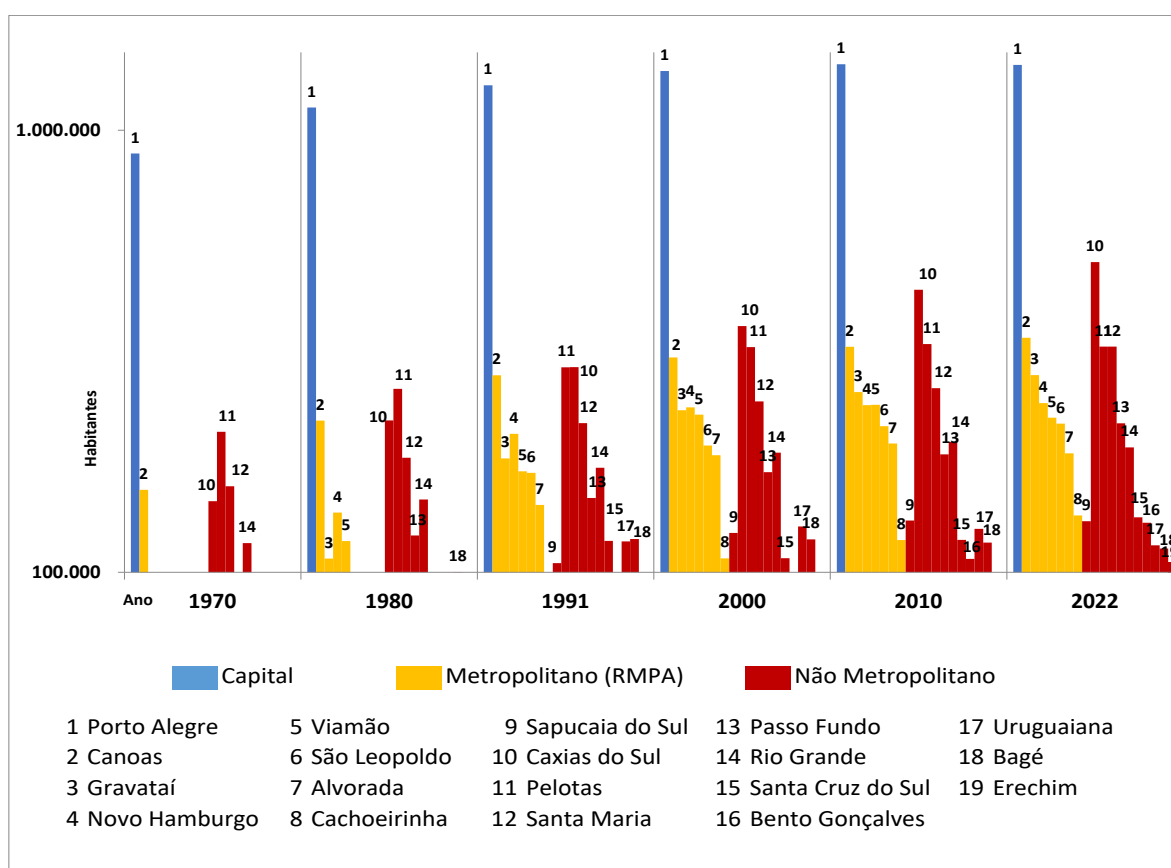
Configuração espacial do Rio Grande do Sul: rede urbana e centralidades

A rede urbana do Rio Grande do Sul é considerada relativamente equilibrada, tendo em vista certa dispersão territorial dos seus aglomerados urbanos e principais centros urbanos pelo território. Apesar da capital estadual, Porto Alegre, e sua região metropolitana ainda concentrarem a população e as atividades econômicas, observa-se uma dispersão para regiões perimetropolitanas, que por sua vez também desenvolvem importantes centralidades, além da emergência de cidades médias em contexto não metropolitano, estas compreendidas não só pelo seu porte populacional, mas também pelo seu papel de intermediação e de articulação junto à rede urbana.

Conforme gráfico da figura 2, referente a evolução demográfica dos municípios do Rio Grande do Sul com mais de 100 mil habitantes, observamos a tendência da concentração populacional na metrópole, Porto Alegre, mas com

um expressivo número de municípios metropolitanos que cresceram em população a partir da década de 80. A capital do estado, com crescimento mais lento desde a década de 90, chega em 2022 com taxa de crescimento populacional negativa, perdendo população¹. Já os municípios que não pertencem a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) obtiveram um crescimento expressivo tanto em porte populacional, quanto em número, sobretudo nas últimas décadas.

Figura Nº 2. Evolução demográfica dos municípios acima de 100 mil habitantes, Rio Grande do Sul – 1960 à 2022



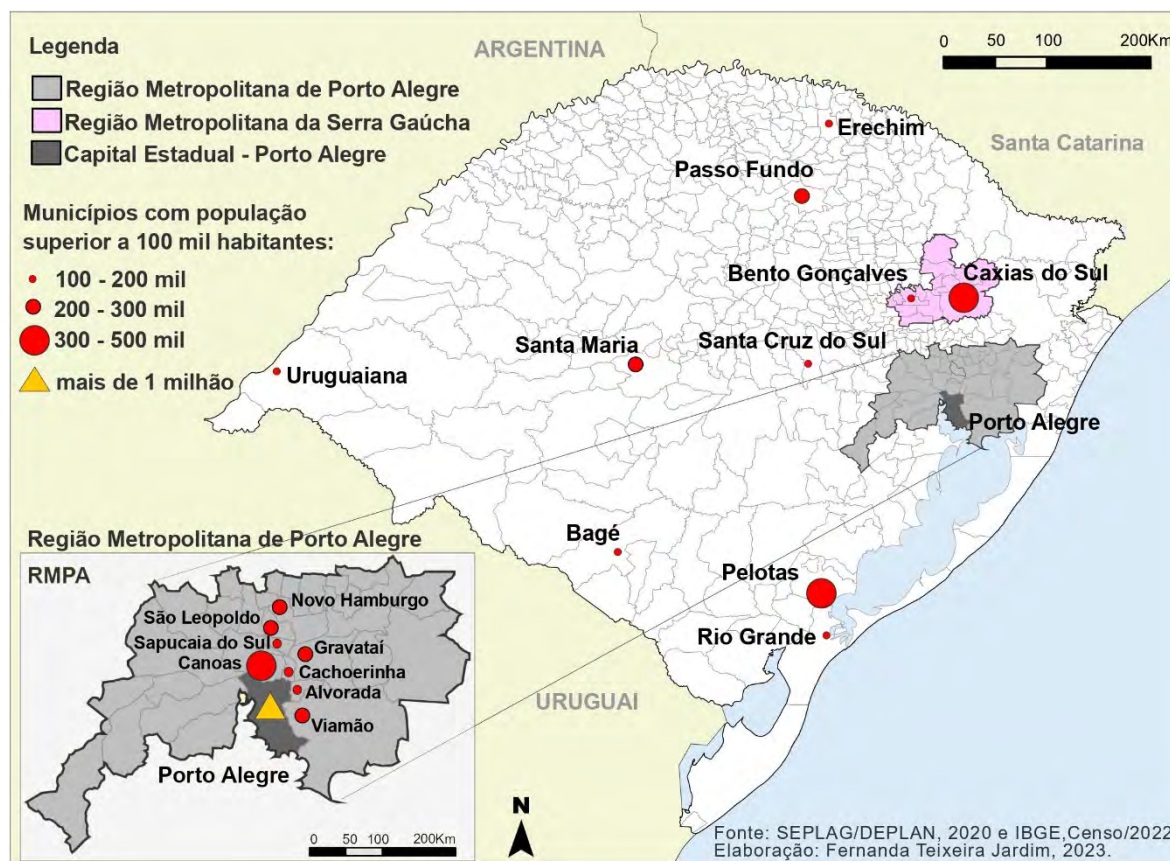
Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos CENSOS/IBGE, 1960, 1970, 1991, 2010 e 2022.

A capital concentra 12,25% da população do estado e toda a Região Metropolitana de Porto Alegre, 36,93%. Esta conta, além de Porto Alegre, com mais 8 municípios com porte demográfico superior à 100 mil habitantes. A Região Metropolitana da Serra Gaúcha (RMSG) possui 2 municípios nesta

¹ Porto Alegre obteve taxa de geométrica de crescimento populacional, entre 2010 e 2022, de -0,43%, representando uma perda absoluta de 76.781 habitantes neste período.

categoria e concentra, ao todo, 7,39% da população do estado. No Rio Grande do Sul quase a metade da população (47%) vive em cidades com porte demográfico superior a 100 mil habitantes, totalizando 19 municípios. A distribuição geográfica destes pode ser observada no mapa da figura 3.

Figura Nº 3. Mapa da localização e distribuição dos municípios acima de 100 mil habitantes e Regiões Metropolitanas do Rio Grande do Sul – 2022



Fonte: SEPLAG/DEPLAN, 2020 e IBGE/Censo 2022

Segundo Moura (2012), Porto Alegre apresenta uma expansão que se associa à ideia da metrópole expandida. Uma região que se industrializou com segmentos especializados expressivos e geograficamente distribuídos, constituindo subcentralidades fortes. Da mesma forma apresenta Heidrich, Tartaruga, Fedozzi e Mammarella (2016), que a Região Metropolitana de Porto Alegre tem seguido as tendências das metrópoles mundiais, observando-se o fenômeno da desconcentração e a fragmentação metropolitana. Estas tendências são evidenciadas pelas mudanças na estrutura socioespacial ocorridas

nos últimos anos, tais como a realocização e desconcentração dos espaços industriais em setores perimetropolitanos, a incorporação de novos territórios e a tendência à integração com outras aglomerações urbanas.

Há importantes eixos de desenvolvimento urbano-industrial que representam esta tendência de transbordo metropolitano e de integração com outras regiões, que acabam por conformar um espaço perimetropolitano em torno da Região Metropolitana de Porto Alegre (SOARES, 2011). O principal é em direção a Caxias do Sul, um importante polo-metal mecânico, inserido na Região Metropolitana da Serra Gaúcha, uma das regiões industriais mais dinâmicas do Brasil e marcada pela expressiva concentração populacional e econômica, tendo como núcleo central o município de Caxias do Sul, com a maior população do estado depois da capital Porto Alegre, com 463.338 habitantes.

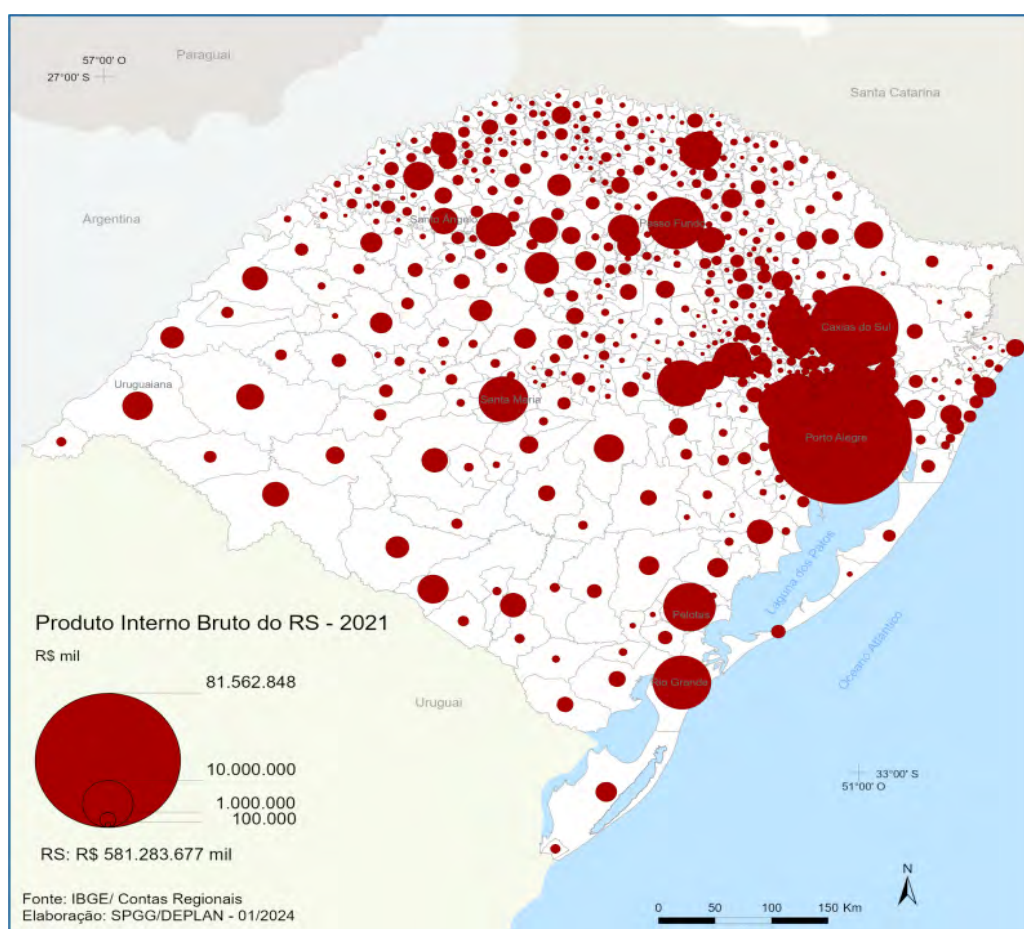
O outro eixo se direciona para o interior do estado, à oeste, alcançando as cidades de Santa Cruz do Sul e Lajeado, região de destinação agrícola da produção do tabaco, como também da pecuária. Por último, em direção ao litoral, onde se conformou a Aglomeração Urbana do Litoral Norte (AULINORT), resultado do intenso processo de urbanização das cidades do litoral norte, sob o comando comercial e de serviços de Capão da Canoa e Torres. Conformam, em decorrência de certa proximidade, uma ampla região polinucleada e de estrutura socioespacial diversificada. Apresentando uma dinâmica econômica representativa no contexto estadual (Figura 4), sendo que a RMPA e a RMSG compõem 46,56% do PIB do RS (37,03% e 9,53%, respectivamente).

A configuração espacial do Rio Grande do Sul, assim, é marcada pelas aglomerações urbanas que se configuraram ao longo do tempo (Figura 5), em especial com a crescente industrialização, concentrando a população e os principais vetores de desenvolvimento no nordeste do estado, em destaque o eixo Porto Alegre - Caxias do Sul. A aglomeração urbana Sul (AUSUL), polarizada pelas cidades de Pelotas e Rio Grande, representa um contraponto à concentração urbana do noroeste. A cidade de Pelotas é um polo comercial e de serviços para sua região de influência e exerce forte centralidade sobre o sul do estado.

Rio Grande é a mais importante cidade portuária do RS e um centro industrial (petroquímica, fertilizantes, alimentos) (SOARES, 2011).

Além dessas aglomerações urbanas institucionalizadas, Santa Maria e Passo Fundo também apresentam tendências a conformação de aglomerações não metropolitanas descontínuas (ALONSO, 2009), pois concentram população e fortes laços de integração regional, revelados especialmente pelos movimentos pendulares e pela intensidade dos demais fluxos internos, mesmo não manifestando conurbação com as cidades do seu entorno. Segundo classificação do IBGE (2023), Passo Fundo é considerada uma Concentração Urbana isolada e Santa Maria núcleo da Concentração Urbana composta por este município e Itaara. Ambas são cidades médias que exercem importantes papéis de intermediação no contexto da rede urbana estadual.

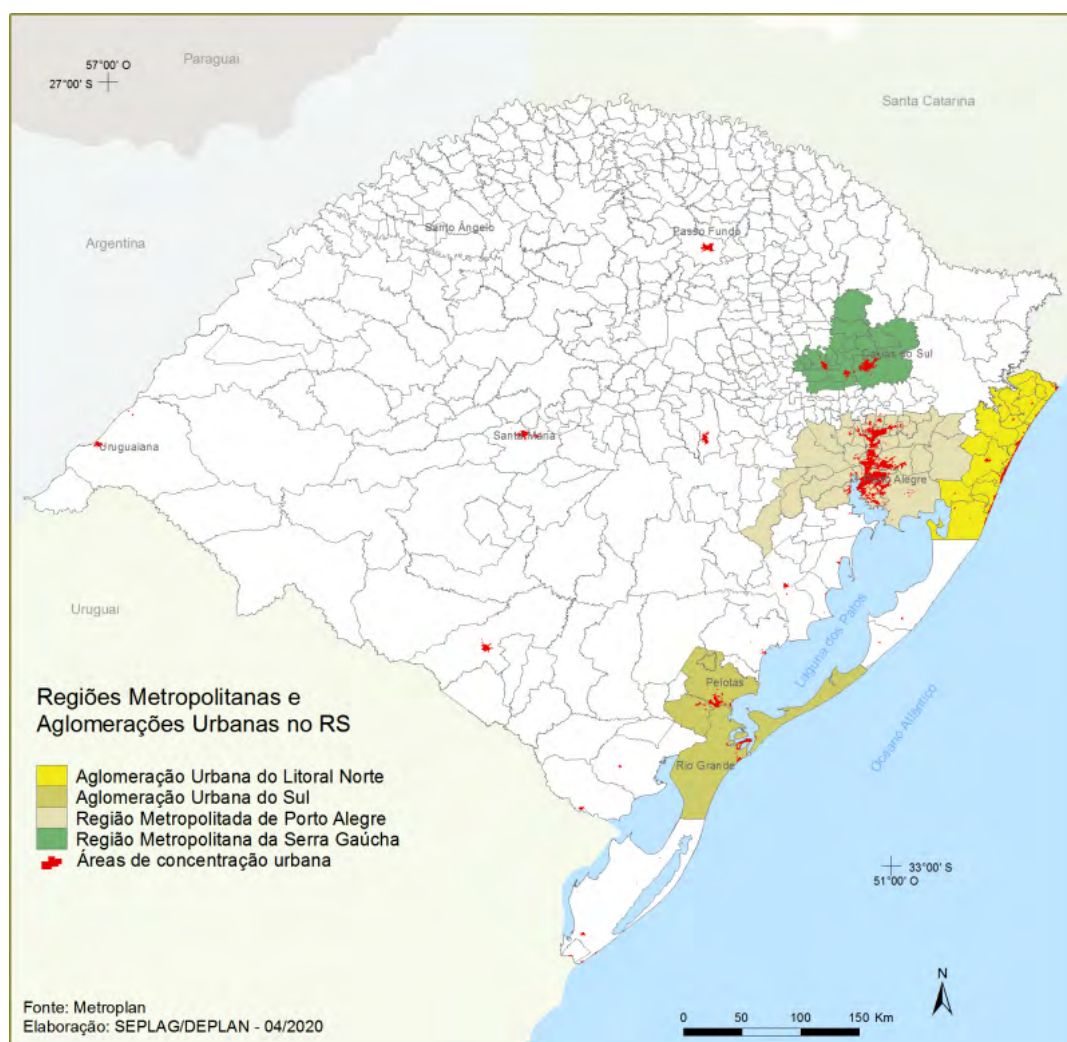
Figura Nº 4. Produto Interno Bruto dos municípios do Rio Grande do Sul - 2021



Fonte: Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2024

As aglomerações urbanas e Regiões Metropolitanas do estado estão representadas no mapa da figura 5.

Figura Nº 5. Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas no Rio Grande do Sul

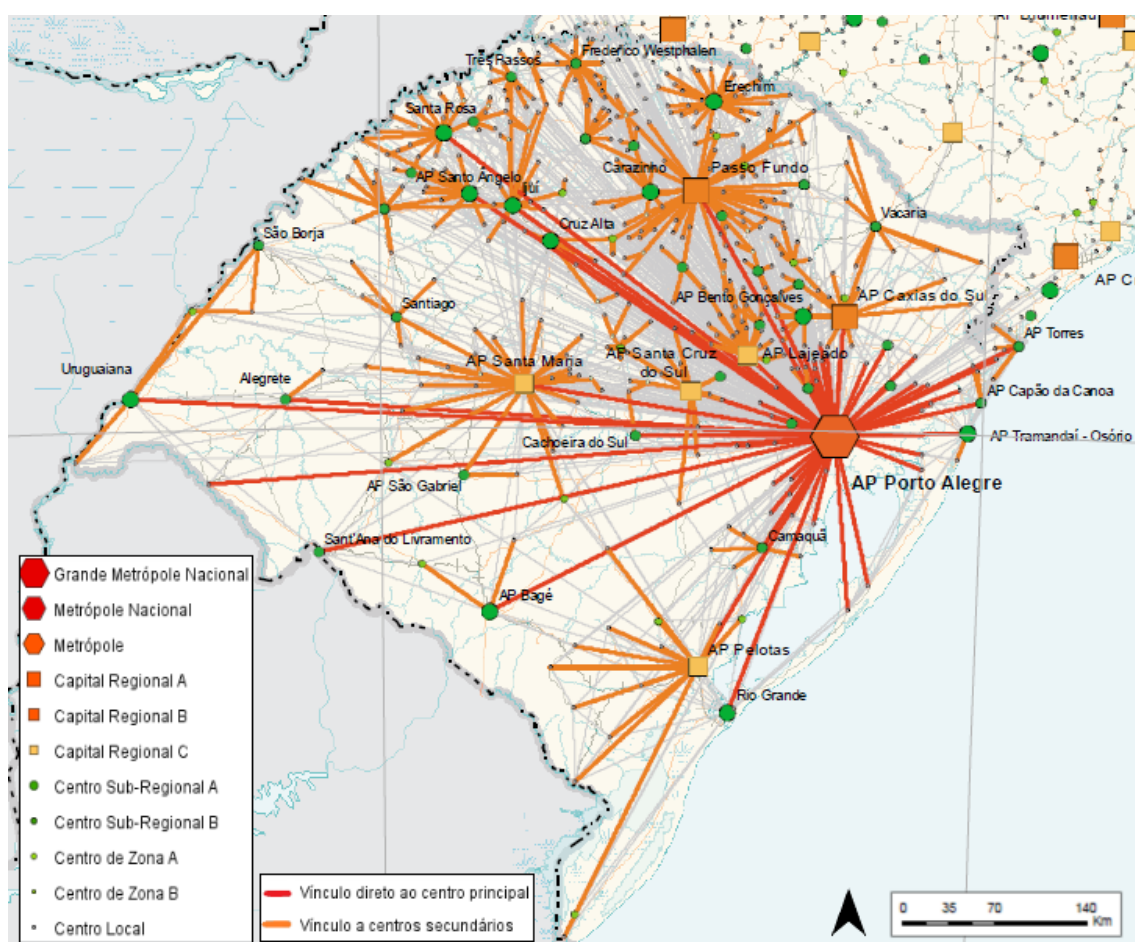


Fonte: Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2024

Cabe destacar que o padrão de urbanização contemporâneo, disperso e fragmentado, produzem novas formas urbanas que se caracterizam pela ausência de limites territoriais claros e de continuidades, pois privilegiam a integração por meio das redes e dos fluxos (MATTOS, 2020). Neste sentido, as aglomerações são mais difusas e extensas, com uma urbanização produzida de forma densa, mas distribuída de forma desigual sobre o território (BRENNER, 2018). Diante desta realidade, o estudo da REGIC é uma importante ferramenta

de análise da rede urbana pois vem “dar visibilidade às centralidades e as dinâmicas dos fluxos que as conectam” (IBGE/REGIC, 2020, p.9). Este estudo analisa a centralidade dos núcleos urbanos, sua região de influência, bem como a hierarquia desses centros no contexto da rede urbana nacional. No recorte estadual, podemos identificar as relações que se estabelecem na região de influência da capital Porto Alegre, denominada de “metrópole” e a distribuição dos principais centros urbanos e suas hierarquias (Figura 6).

Figura Nº 6. Região de influência de Porto Alegre e hierarquia urbana

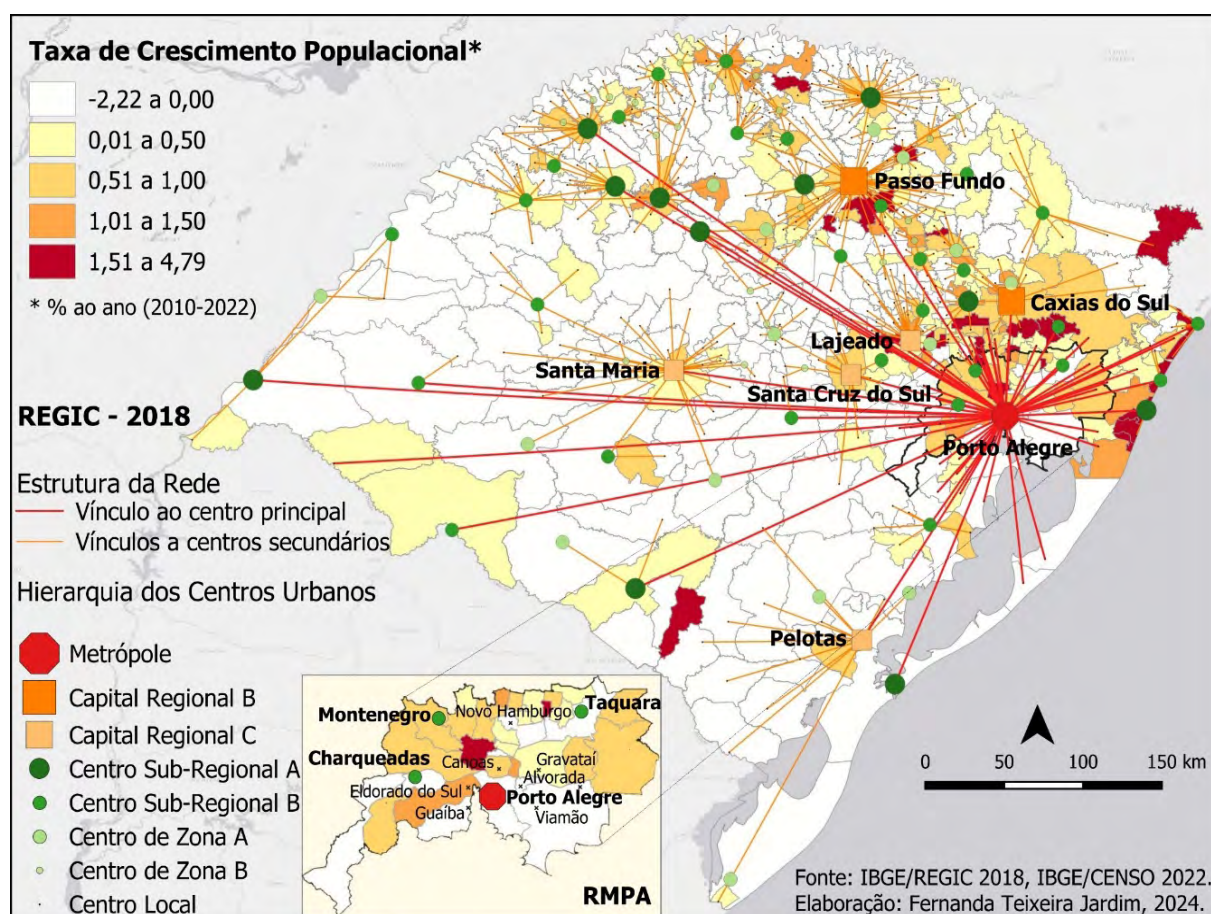


Fonte: Adaptado a partir da REGIC/IBGE, 2018.

A rede urbana apresenta também seis capitais regionais, segundo o estudo da REGIC, sendo duas destas classificadas como “Capitais Regionais B”, referentes aos municípios de Caxias do Sul e Passo Fundo, e o restante classificada como “Capitais Regionais C”, incorporando os municípios de

Lajeado, Santa Cruz do Sul, Santa Maria e Pelotas. Além de diversos Centros Sub-regionais e Centros locais, estes em maior número e densidade na metade norte do estado, em que se estabelece uma hierarquia urbana mais bem definida. No entanto, observa-se na rede urbana gaúcha que muitos dos centros de menor hierarquia urbana, como os Centros Sub-regionais e Centros locais, reportarem-se diretamente à capital Porto Alegre, ao invés dos centros intermediários. Esta situação é particularmente observada na metade sul do estado, de menor densidade populacional e com municípios que possuem maior extensão territorial (Figura 7). Já na metade norte, se ligam diretamente a Porto Alegre os municípios de Santo Ângelo, Santa Rosa, Ijuí e Cruz Alta, ignorando as Capitais Regionais mais próximas (IBGE, 2020).

Figura Nº 7. Região de influência de Porto Alegre, hierarquia urbana e taxa de crescimento populacional dos municípios do Rio Grande do Sul



Fonte: IBGE/REGIC, 2018 E IBGE/Censo 2022

Uma das principais características da configuração espacial do Rio Grande do Sul, representativas das dinâmicas socioeconômicas e da urbanização que se estabeleceu no estado, é uma clara divisão entre um norte mais dinâmico e diversificado economicamente, concentrando a maior parte da população, e um sul com crescimento mais lento, de estrutura produtiva mais especializada e com uma menor população, sendo esta mais concentrada em poucos municípios. Estrutura, esta, que impacta diretamente nas dinâmicas das cidades. Assim, muitos municípios localizados à sudoeste do estado perdem população, considerando suas taxas negativas de crescimento populacional, como também poucos núcleos intermediários se estabelecem, sendo que muitos dos municípios de menor hierarquia urbana reportam-se diretamente à Porto Alegre. Já à nordeste do estado, onde encontra-se as principais aglomerações urbanas e Capitais Regionais, verifica-se uma hierarquia urbana mais bem definida, com um maior número de núcleos urbanos que exercem influência sobre suas regiões, como também, onde se concentra o maior número de municípios com taxas mais elevadas de crescimento populacional (Figuras 6 e 7).

Metropolização no espaço Sul-Rio-Grandense

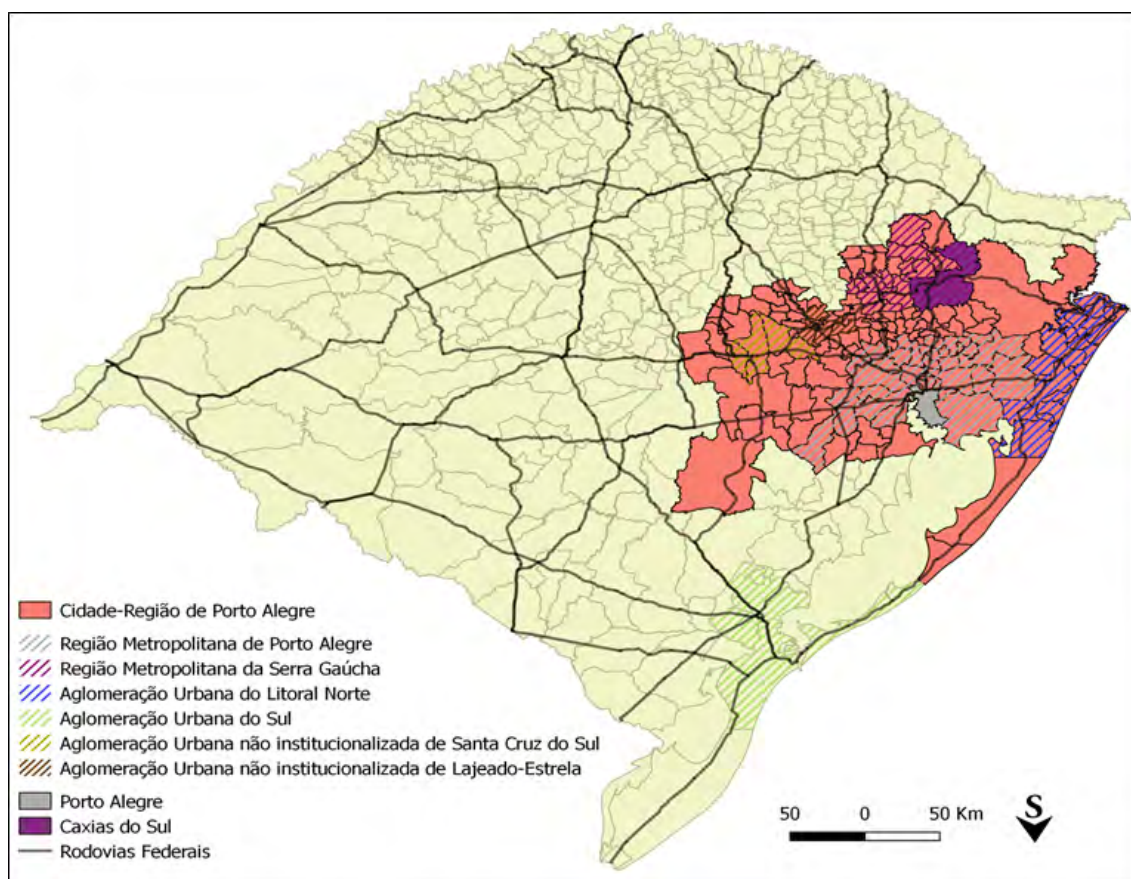
Diante destas análises, podemos identificar processos de dispersão na metrópole de Porto Alegre, com a conformação de uma vasta região em que se estabelecem relações altamente integradas às funções metropolitanas, com policentralidades expressivas. O núcleo urbano principal, Porto Alegre, tende ao arrefecimento populacional, chegando em 2022 a perda populacional, enquanto outros municípios da Região Metropolitana e perimetropolitana crescem em população, conformam núcleos intermediários, com hierarquias diversificadas. São características que denotam um processo de metropolização.

A RMPA, com grande concentração econômica e populacional, também perde população no período de 2010 a 2022, porém com diferenças in-

ternas significativas. Municípios mais industrializados, com economia mais complexa e maior vinculação com a metrópole mantem o crescimento populacional. Todavia, municípios próximos a Porto Alegre, como Alvorada e Viamão, consideradas “cidades dormitórios” tiveram perdas populacionais. Assim como Novo Hamburgo, na região do Vale do Rio dos Sinos, que é uma importante cidade-polo do eixo urbano-industrial de interligação com a metrópole, evidenciando um espelhamento do processo de desconcentração que já ocorre no núcleo principal (SOARES; FREITAS, 2023).

A urbanização brasileira, no período atual, expressa como característica principal a concentração e extensão, considerando que, extrapolando a escala metropolitana, a urbanização cada vez mais se evidencia como um fenômeno regional. Sendo assim, é necessária uma leitura que aponte aos “arranjos espaciais de abrangência urbano-regional”, como propõe Moura (2016). Nesta direção, Soares e Ugalde (2021) apresentam a formação da “cidade-região de Porto Alegre”, composta por um recorte espacial que considera as aglomerações urbano-industriais situadas até 150 quilômetros de distância do centro da metrópole de Porto Alegre, englobando as RMs de Porto Alegre e da Serra Gaúcha, as AU do Litoral Norte e e as aglomerações urbanas não-institucionalizadas de Santa Cruz do Sul e Lajeado - Estrela. Incluem, também, os municípios das regiões geográficas imediatas (IBGE, 2017) que abrangem estas aglomerações. Como apresenta o mapa da figura 08.

Figura Nº 8. A Cidade-região de Porto Alegre no Rio Grande do Sul



Fonte: Reprodução de Soares e Ugalde (2021, p. 78), elaborado por Leonardo O. Sassi (2019).

Contudo, é preciso observar o fenômeno da metropolização para além da metrópole, pois como coloca Lencioni (2017:41), “a metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que metamorfoseia o território”, ou seja, não são exclusivos da metrópole ou das regiões metropolitanas. São espaços que possuem características e dinâmicas que se assemelham a das metrópoles, em decorrência da sua conectividade global e permeabilidade para circulação de fluxos de diversas naturezas (mercadorias, pessoas, capitais, culturais, informacionais, etc).

Neste sentido, as cidades médias também são espaços que passam por grandes transformações, assumindo características das metrópoles, tendo em vista que adensam fluxos materiais e imateriais, especialmente participando mais ativamente dos movimentos econômicos globais. Assim, suas dinâmicas intraurbanas se alteram, considerando a associação entre desenvolvimento eco-

nômico e urbano e os processos de metropolização (SPOSITO, 2006). Expressam também padrões de urbanização dispersa e difusa, alterando a dinâmica regional, como também redefinindo o seu papel e a sua abrangência na relação com o sistema de cidades (ARAÚJO; DIAS; MOURA, 2011).

Podemos identificar na rede urbana do estado importantes centralidades para além da metrópole e sua região imediata. Estas denominadas de cidades médias, em decorrência da concentração populacional e dos seus papéis de intermediação no seu espaço de relações. Caxias do Sul, Passo Fundo, Santa Maria e Pelotas são municípios com mais de 200 mil habitantes e capitais regionais, tendo as duas primeiras uma maior hierarquia no contexto da rede urbana estadual, segundo a REGIC-2018. Estas localizadas à noroeste do estado, em que são polos na escala urbana e regional, impulsionando a conformação de uma região caracterizada pela integração entre as cidades e o estabelecimento de policentralidades, evidenciadas pelo considerável número de subcentros regionais e locais. Também expressam processos de metropolização, sendo que Caxias do Sul é sede da Região Metropolitana da Serra Gaúcha, composta por mais 14 municípios².

Santa Maria, no centro do estado, e Pelotas, ao sul, são capitais regionais que representam contrapontos da concentração e polarização nordeste. Como também outros centros urbanos de menor hierarquia e centros intermediários, como as cidades fronteiriças de Bagé e Uruguaiana e a cidade de Rio Grande, na AUSUL, que possuem porte demográfico entre 100 a 200 mil habitantes e relevante influencia na escala regional.

As cidades médias são, portanto, um conjunto complexo que, apesar de seguirem tendências universais associadas ao fenômeno da metropolização, são diversas e particulares. Estas se definem e se estruturam na relação entre a sua região, seu espaço intraurbano e sua inserção na rede urbana. Assim, as cidades

² Ressaltando que observamos alguns processos relativos a metropolização, no entanto, sem a pretensão de discutir ou avaliar a institucionalização das regiões metropolitanas, que se trata de um debate mais amplo e que, no contexto brasileiro, tem sido permeado por algumas distorções (SOARES; FEDOZZI, 2016).

médias em contextos metropolitanos, ou relacionadas a fenômenos metropolitanos, possuem certas características e exercem funções distintas das que estão localizadas em outras regiões. Neste sentido, como apontam Bellet e Llop (2017), as cidades médias também exercem papéis fundamentais no desenvolvimento regional e para a estruturação de uma rede urbana mais equilibrada, considerando que oferecerem mercado e serviços básicos e especializados para territórios mais amplos, além de oportunizarem uma nova organização socioeconômica, por meio das externalidades urbanas geradas por sua interação com as redes.

Fundamental observar as especificidades deste processo de metropolização nos espaços concretos de sua realização, bem como a natureza interescalares da urbanização contemporânea, à medida que, na atualidade, a explicação dos fenômenos requerem uma ampliação das escalas as quais as dinâmicas e processos se estabelecem, ou seja, para se explicar o local, é preciso um olhar regional, nacional e/ou global. Compreensão esta que é essencial, sobretudo, para a definição das políticas de desenvolvimento e ao planejamento territorial.

Neste aspecto, observamos que a dimensão urbana-regional e urbana-metropolitana do planejamento, no Brasil, carece de estruturas institucionais e governamentais mais adequadas para enfrentar os desafios próprios da metropolização. Dado o enfoque constitucional, afirmado no Estatuto da Cidade, à dimensão local da política urbana, no ente municipal. Temáticas como habitação, mobilidade, saneamento e, especialmente, a ambiental e as consequências das mudanças climáticas, que assumem contornos cada vez mais regionais, entre outras problemáticas urbanas que extrapolam os limites municipais, não são tratados de forma eficaz. Como se evidencia na baixa efetividade do Estatuto da Metrópole (EM) e da aplicação de seu principal instrumento para o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum, o Plano Diretor Urbano Integrado (PDUI)³.

3 O EM, aprovado em 2015, exige que as Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas brasileiras elaborassem seu PDUI, no entanto, do universo atual de 82 RMs e 3 AUs, somente duas destas possui o Plano aprovado e convertido em lei: a RM de Vitória e a RM do Vale do Rio Cuiabá (levantamento nosso).

O Rio Grande do Sul reflete o cenário nacional, considerando que possui 2 RMs e 2 AUs que ainda não realizaram o processo de elaboração de seus PDUIs. Desta forma, urge a redefinição de estratégias, tanto em nível estadual, quanto nacional, para desenho de políticas metropolitanas e regionais mais efetivas e alinhadas aos novos conteúdos da contemporaneidade. Particularmente envolvendo a população nesta discussão, de modo a incorporar às necessidades e desejos do cidadão-metropolitano, que circula, consome, produz e utiliza os equipamentos urbanos de uma dada região, logo, tem sua vida cotidiana cada vez mais vinculada às dinâmicas metropolitanas e regionais. Assim, é essencial a mobilização de atores estratégicos nesta construção, a fim de criar uma maior consciência política identificada à dimensão urbana-regional.

Considerações Finais

A metropolização é um processo socioespacial que vem transformando o urbano, seja na relação entre as cidades, no nível da rede e dos sistemas urbanos, até a escala mais cotidianas, envolvendo a rotina de vida das pessoas que vivem em espaços metropolitanos e em regiões de intensa dinâmica urbana-regional. Processo este que traz os novos conteúdos da contemporaneidade, entretanto sem romper completamente com as configurações e relações que se estabeleceram no passado. Assim sendo, observamos algumas das mudanças na configuração socio-espacial Sul-Rio-Grandense, associadas ao fenômeno da metropolização, mas também que se interligam às especificidades da formação socioespacial e do desenvolvimento do estado, bem como de sua inserção num contexto mais amplo, à nível nacional, latino-americano e global.

Isto posto, lançando como reflexão final, a necessidade de considerar que o atual padrão de urbanização reproduz desigualdades e injustiças sistêmicas, em qualquer escala que se direcione o olhar, especialmente no contexto brasileiro, inserido na periferia de um capitalismo global. Portanto, o novo ciclo econômico persistente e reforça as diferenciações socioespaciais históricas da nos-

sa sociedade, ampliando as desigualdades: de um lado espaços com a presença de capitais, conectado a economia global e com forte interligação entre si e, de outro, os espaços mais dependentes das atividades locais, de uma agricultura pouco modernizada e indústrias menos dinâmicas. Assim, a metropolização brasileira reproduz a dualidade da estrutura socioterritorial do país, ampliando as desigualdades entre os espaços metropolitanos e não-metropolitanos, como também as desigualdades intrametropolitanas (SOARES; FEDOZZI, 2016).

Como coloca Soja (2010), nas condições contemporâneas, com uma urbanização regionalizada e na ascensão de regiões urbanas policêntricas e globalizadas, as geografias injustas e as lutas em torno do direito à cidade devem ser repensadas. Cada vez mais o direito à cidade se torna o *direito à região* como um todo e a todos os recursos gerados pelas redes de aglomerações urbanas que formam a economia regional e metropolitana e se estendem a uma escala global. Assim, a expansão multiescalar dos conflitos pelo direito à cidade também leva as lutas para além dos limites da cidade.

É imprescindível que os desafios contemporâneos instiguem novas abordagens e investigações que envolvam as condições urbanas atuais, de forma a contribuir para o fortalecimento das políticas públicas, das lutas sociais e da construção de justiça espacial.

Referências

ALONSO, A. A emergência de aglomerações não metropolitanas no Rio Grande do Sul. *Indicadores Econômicos FEE*. Volume 37 (3), 1-20. 2009.

ARAÚJO, M.; DIAS, P.; MOURA, R. Cidades médias: uma categoria em discussão. In FURTADO, B.; PEREIRA, R. (Orgs.). *Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces* (pp. 61-78). Brasília: IPEA. 2011.

BELLET, C.; LLOP, J. Prefácio. In SILVA, W.; SPOSITO, M. (Org.). *Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades* (pp. 7-12). Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

BRENNER, N. *Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018.

CORRÊA, R. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. *Cidades médias: espaços em transição* (pp. 23-34). São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORRÊA, R. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana; SOUSA, Marcelo; SPOSITO, Maria Encarnação (orgs.). *A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios* (pp. 41-52). São Paulo: Contexto, 2016.

HEIDRICH, Á.; TARTARUGA, I.; FEDOZZI, L.; SOARES, P.; MAMMARELLA, R. Introdução. In HEIDRICH, Á., TARTARUGA, L., SOARES, P.; MAMMARELLA, R. (Orgs.). *Estrutura e dinâmica socioespacial das aglomerações urbanas em tempos de globalização* (pp. 7-24). Porto Alegre: Letra1, 2016.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades* – REGIC 2017. Rio de Janeiro: IBGE.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades* – REGIC 2018. Rio de Janeiro: IBGE.

LENCIONE, S. *Metrópole, metropolização e regionalização*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONE, S. Concepções da metamorfose metropolitana. In BÓGUS, L.; PASTERNAK, S., & MAGALHÃES, L. (Orgs.). *Metropolização, governança e direito à cidade: dinâmicas, escalas e estratégias* (pp. 31-50). São Paulo: EDUC, 2020.

LOPES, D.; HENRIQUE, W. (orgs). *Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso*. Salvador: SEI, 2010.

MATTOS, C. *Globalización y metamorphosis urbana en América Latina*. Quito: Olacchi, 2010.

MIÑOS, O. As Relações Cidade-Região: Reflexões a partir dos Estudos de Regiões de Influência de Cidades. *Espaço Aberto*, PPGG - UFRJ, Rio de Janeiro, V. 14, p. 167-189, 2024

MOURA, R. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. *EURES*, 38 (115), 5-31. 2012.

MOURA, R. O complexo diálogo entre o urbano e o regional. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*. Blumenau, v. 4, n. 2, p. 5-26, 2016.

SOARES, P. A urbanização no Rio Grande do Sul: as cidades médias e o território. In PEREIRA, E.; DIAS, L. (Orgs.). *As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro* (pp. 211-228). Florianópolis: Insular, 2011.

SOARES, P.; FEDOZZI, L. Porto Alegre e sua região metropolitana no contexto das contradições da metropolização brasileira contemporânea. *Revista Sociologias*, 18 (42), 162-197. 2016.

SOARES, P.; FREITAS, G. Censo 2022: tendências e desafios para a Região Metropolitana de Porto Alegre. 2023. Recuperado de <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/censo-2022-tendencias-e-desafios-para-a-regiao-metropolitana-de-porto-alegre/>

SOARES, P.; UGALDE, P. Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas do Rio Grande do Sul: Uma análise a partir dos indicadores do PIB. In CAMPOS, H.; MARASCHIN, C.; SILVEIRA, R. (orgs.). *Policentrismo, Rede Urbana e Aglomerações Urbanas no Rio Grande do Sul*. São Carlos: Pedro & João Editores, 2021.

SOJA, E. *Seeking Spacial Justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

SOJA, E. Para além de postmetropolis. *Revista UFMG*, 20 (1), 136-167, 2013.

SPOSITO, M. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de ciudades médias no mundo contemporâneo. *CIDADES*, 3 (5), 143-157.2006.

SPOSITO, M. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades sociespaciais. In: In: CARLOS, Ana; SOUSA, M.; SPOSITO, M. (orgs.). *A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios* (pp. 123-145). São Paulo: Contexto, 2016.

CAPÍTULO 2

AGENTES SOCIAIS DO ESPAÇO URBANO E SUAS PRÁTICAS – APONTAMENTOS SOBRE SANTANA DO LIVRAMENTO (BR) E RIVERA (UY)

Leonardo Berté Nunes

Doi: 10.48209/978-65-5417-390-1

Introdução

O presente artigo surge como atividade final de disciplina de Urbanização e Desenvolvimento Socioespacial e tem por objetivo discutir uma das temáticas abordadas ao longo da disciplina tendo em vista o objeto de pesquisa de cada estudante. Dito isso, é preciso explicitar um pouco sobre o que se trata nossa pesquisa de doutorado para então adentrarmos na proposta de discussão do presente artigo.

A pesquisa que desenvolvemos tem por como recorte espacial as cidades gêmeas de Santana do Livramento (BR) e Rivera (UY) e seu objetivo diz respeito às práticas de um grupo específico de agentes do espaço urbano: os promotores imobiliários. Sendo assim, a proposta dela é compreender as práticas desses agentes nos dois lados da fronteira levando em consideração a condição fronteiriça (Dorfman, 2013) de suas práticas.

Portanto, o presente artigo se direciona para o debate acerca dos agentes sociais do espaço urbano, em especial, aqueles ligados a produção imobiliária

com o intuito de colaborar com a pesquisa em andamento. Ademais, para além de um debate exclusivamente teórico nossa intenção é elencar dados de outras pesquisas que nos permitam traçar algumas inferências acerca do nosso objeto de pesquisa tendo por base as leituras realizadas ao longo da disciplina.

Assim, nosso artigo se trata de uma pesquisa de caráter bibliográfico. O caráter bibliográfico advém do debate com um conjunto de autores estudados ao longo da disciplina supracitada com o intuito de compreender o fenômeno urbano e da urbanização bem como acerca dos agentes sociais do espaço urbano (Gil, 2002). Para realizar tal proposta, o texto está dividido em três partes. A primeira na qual debatemos brevemente as características do espaço urbano na atualidade, isto é, os aspectos que o compõem e diferenciam de um momento anterior. A segunda parte na qual discutimos acerca dos agentes sociais com um foco maior nas ações e práticas espaciais dos promotores imobiliários. Por fim, a terceira na qual abordamos alguns dados sobre as cidades gêmeas de Santana do Livramento e Rivera com o intuito de refletir sobre as ações dos agentes sociais, em especial, dos promotores imobiliários.

O Espaço e a Rede Urbana na Atualidade

A primeira questão que precisamos pontuar nesta seção diz respeito a esta ‘dualidade’, isto é, o espaço urbano (intraurbano) e do fenômeno urbano enquanto conjunto, isto é, a rede urbana. Vejamos o que o Corrêa (2011) salienta acerca dessa questão:

A urbanização manifesta-se em duas escalas, simultaneamente geográficas e conceituais. A primeira é a escala da rede urbana, representada cartograficamente em pequenas escalas, 1:5.000.000 para o Brasil, por exemplo. A segunda diz respeito à escala do espaço urbano, cartograficamente representadas em grandes escalas, 1:10.000 ou escalas ainda maiores. Ambos os conceitos, rede urbana e espaço urbano não implicam em visão dicotômica do urbano, pois há intensas conexões entre processos que são engendrados em uma escala e realizados material e funcionalmente na outra escala. As favelas do espaço urbano resultam, em grande parte, de processos de modernização da agricultura, efetivada na escala da rede urbana; uma tomada de decisão em uma sede de empresa localizada na área central da cidade afeta pequenas cidades da hinterlândia da cidade onde a decisão foi tomada (Corrêa, 2011, p. 19).

No trecho acima temos três tópicos essenciais para a compreensão do debate acerca da urbanização: 1) a relação entre espaço urbano, rede urbana e escalas; 2) a relação entre campo e cidade e 3) a questão do tamanho de cidades. Acerca da primeira questão, temos o espaço urbano compreendido aqui enquanto a cidade propriamente dita, seu *topus*, apesar de não excluir as conexões e fluxos que compõem a cidade. Por sua vez, a rede urbana diz respeito a estes fluxos e as cidades enquanto pontos conectados e hierarquicamente divididos em função de quantidade e tipos de fluxos que concentra e organiza.

Dito isso, o autor nos direciona para uma compreensão escalar destes fenômenos, observando rapidamente para a compreensão que podemos extrair deles, a questão escalar é um tanto “óbvia”. Contudo, ela é um tanto mais complexa do que parece a primeira vista, para além das diferentes ordens de grandeza e de representação cartográfica entre o espaço e a rede urbana. As escalas que perpassam por estes fenômenos articulam um conjunto de processos e agentes, seja da esfera pública seja da esfera privada, cujas ações afetam do nível local e do próprio espaço urbano perpassando por diferentes setores da rede urbana.

Outro tópico mencionado pelo autor e, como veremos adiante deveras relevante, é a relação entre a cidade e o campo. Para além da questão comumente elencada, por exemplo, de migração de grandes contingentes populacionais do campo para a cidade (em especial para as grandes metrópoles como São Paulo) na história recente do Brasil, a relação entre campo e cidade é mais complexa. Por exemplo, em Schaffer (1992) quando a autora estuda a produção do espaço residencial em Santana do Livramento (RS) ela nos indica que uma parcela considerável dos capitais investidos na produção de residência ou de loteamentos advém do campo.

Assim, podemos considerar a relação entre a cidade e o campo em diferentes escalas tanto na escala da rede urbana quanto na escala do espaço urbano

propriamente dito. Por fim, o terceiro tópico que elencamos diz respeito ao tamanho das cidades, no trecho o autor menciona a relação entre uma cidade grande e as cidades pequenas na sua hinterlândia, isto também se trata de um exemplo da relação entre espaço e rede urbana.

As grandes cidades operam determinados tipos e quantidades de fluxos em função da sua capacidade técnica e de recursos humanos para tal, já as cidades médias coordenam outro conjunto de ações, fluxos e agentes. Por fim, na ponta ‘inicial’ disso temos as pequenas cidades que estão implicitamente atreladas ao agrícola e ao rural seja economicamente quanto culturalmente. Assim, temos a constituição de um processo complexo e multifacetado que engloba cidades e suas conexões bem como suas hierarquias e escalas.

Sobre a dinâmica que põe em funcionamento este conjunto de processos, Monte-Mór (2011) salienta o seguinte:

Neste sentido, a contradição principal vem se deslocando gradativamente do velho confronto cidade-campo (trabalho intelectual-trabalho manual) para a esfera da vida cotidiana e do trabalho, enquanto processos ligados à alienação da produção industrial, ainda em função da lógica produtivista regida pela acumulação de capitais, e a luta pela qualidade de vida quotidiana e das condições do trabalho no contexto urbano, do espaço da vida coletiva por excelência. [...] Posto dessa forma, a compreensão do fenômeno urbano contemporâneo e da urbanização extensiva desloca a antiga problemática da cidade e do campo para a esfera das formas de organização social no/do espaço segundo novas lógicas centradas na reprodução ampliada da vida (Monte-Mór, 2011.p.232).

Neste trecho, o autor nos permite compreender que no atual momento da urbanização, em especial da urbanização brasileira e de países próximos, há uma intensa transformação de antigas características. Por exemplo, se em dado momento o campo o *locus* de atividades que exigiam, mesmo com auxílio da mecanização, trabalho braçal, hoje o campo está permeado de elementos que outrora poderiam ser considerados tipicamente urbanos.

Este é o caso de estações de pesquisa, agroindústrias e um conjunto de equipamentos de armazenamento, transporte e comunicação que, por vezes,

conectam o campo com maior velocidade e fluidez a locais distantes da cidade mais próxima. A este processo Monte-Mór (2011) chama de urbanização extensiva, isto é, uma dinâmica da urbanização que não apaga as características do rural, mas que expande as características do urbano para além de sua localização outrora melhor definida.

Assim, temos um processo altamente complexo, pois amplia o rol de agentes, objetos e de capitais que permeiam a urbanização. Quando refletimos isto junto do que vimos através de Corrêa (2011) percebemos com maior nitidez a necessidade de, para compreender a urbanização, analisar conjuntamente o espaço urbano e a rede na qual ele está inserido. A dificuldade imposta, portanto, é a delimitação de quais fluxos são relevantes para um estudo de tal envergadura, mas há uma certeza, com a urbanização extensiva fruto da atual fase do capitalismo a importância das redes urbanas apenas aumentou.

Ao mesmo tempo que a importância da rede urbana se amplia na compreensão dos fenômenos do urbano, isso em nada diminui a importância dos estudos do espaço urbano propriamente dito. Isto é, apesar do processo de urbanização extensiva, dessa dispersão da cidade e dos equipamentos técnicos no campo, ainda há uma diferenciação (mais complexa e imprecisa) do que é ‘campo’ e do que é ‘cidade’.

Agentes Sociais do Espaço Urbano

Tendo em vista as mudanças que ocorreram no conjunto da sociedade da década de 1970 em diante, o que alguns autores chamam de reestruturação produtiva ou capitalismo tardio (Mandel, 1982), é que se abrem as possibilidades para a reorganização do fenômeno urbano tal como Monte-Mór (2011) nos apresentou. Contudo, tal contexto promove uma série de mudanças no funcionamento dos espaços intraurbanos, isto é, das cidades propriamente ditas. Tais mudanças ocorrem, especialmente, nas ações e práticas dos agentes sociais que produzem o espaço urbano.

Para compreender isso, é necessário retomarmos quem são estes agentes sociais. Nesse sentido, Corrêa (1995) nos traz uma classificação dos agentes que permeiam a produção do espaço urbano, são eles: o Estado, os grandes proprietários industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e os grupos sócias excluídos. Cada um destes agentes possui funções atribuídas ao longo da própria dinâmica social e do mercado capitalista tanto do presente quanto do passado.

O agente social de maiores encargos no espaço urbano capitalista é o Estado em função de concentrar um conjunto de ações, práticas e potencialidades. Dentre as funções que o Estado possui estão a concepção e alterações de leis e normas, a produção de infraestruturas como rede de água e esgoto, vias públicas e rede elétrica (Corrêa, 1995). Ademais o Estado através de suas ações pode beneficiar este ou aquele agente social, por exemplo, a construção de um parque acaba por valorizar a área do entorno o que beneficia as ações e estratégias de promotores imobiliários e proprietários fundiários.

O grupo dos grandes proprietários industriais, que poderia aqui ser incrementado pelas grandes empresas comerciais e de logística que hoje conformam redes de considerável envergadura, tem sua ação no espaço urbano voltada para a busca de grandes lotes ou glebas para instalação de suas operações. Tal ação acaba por necessitar de auxílio do Estado, por exemplo, para diminuição de impostos ou mesmo a renúncia fiscal para que tal agente se instale em determinado município. Ademais sua necessidade por tais lotes acaba por gerar um conjunto de mudanças das áreas do entorno como a construção de moradia e de acessos viários (Corrêa, 1995).

Por sua vez, os proprietários fundiários são aqueles donos de lotes ou glebas em diferentes áreas da cidade, em especial, nas ‘franjas’ das cidades. O objetivo destes agentes está na produção de loteamentos para vender, sendo assim, responsáveis pelo processo de dispersão e espraiamento das cidades (Corrêa, 1995). Abramo (2007) nos mostra que estes agentes são multifacetados,

pois ao mesmo tempo convivem no espaço urbano a produção de loteamentos formais e informais ou até mesmo clandestinos.

Os principais consumidores desses produtos clandestinos e informais (Abramo, 2007) são os grupos sociais excluídos caracterizados por aquelas camadas sociais que não possuem renda suficiente para adquirir um imóvel e ao mesmo tempo para quem é difícil se manter financeiramente estável na locação (Corrêa, 1995). Estes grupos também são responsáveis pelas áreas construídas em autoconstruções bem como pelas ocupações e pelo recebimento de moradias por parte do Estado como é o caso apresentado por Santos e Strohaecker (2019) ao estudar o Loteamento Santa Teresinha em Porto Alegre (RS).

Por fim, temos os promotores imobiliários, nosso foco principal neste trabalho, Corrêa (1995) compreende estes agentes através da produção voltada para uma demanda solvável de residências. Dentre suas atividades estão os estudos prévios para instalação dos empreendimentos, o preparo do terreno, a produção do empreendimento de fato, o marketing envolvido para venda e, por fim, a comercialização de fato.

Da Silva (2022) nos mostra que este agente responsável pela produção imobiliária tem sua prática embasada pelo diferencial de renda. O que se chama de diferencial de renda é a compreensão de que os investimentos necessários para a produção do imóvel devem ser sempre menores do que o lucro final obtido pelo promotor. Assim, as várias atividades que são englobadas por Corrêa (1995) na classificação deste agente fazem parte deste investimento inicial que devem coberto e superado pelo produto final e suas vendas.

Ademais, é relevante mencionar que as ações dos vários agentes do espaço urbano tem se alterado sensivelmente. Por exemplo, Santos (2006) ao discorrer sobre o planejamento e ordenamento territorial, função típica do Estado, nos mostra que esta tarefa tem sido cada vez mais realizada através de conselhos que contam com representações de outros agentes sociais como os

próprios promotores imobiliários e dos grupos sociais excluídos através de movimentos sociais.

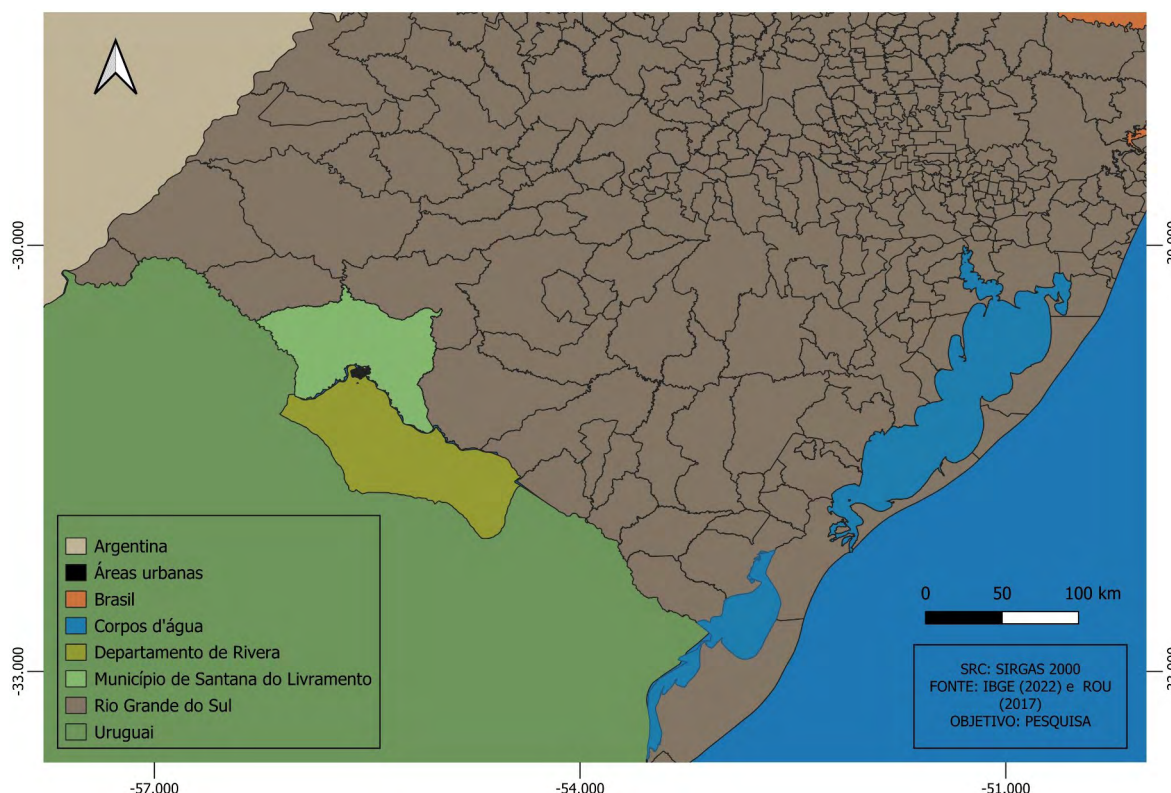
No que diz respeito aos promotores imobiliários, as mudanças levam ao que Lefebvre (2002) chama de ‘mobilização’ do imobiliário, isto é, em função do contexto que o modo de produção capitalista vive na sua fase tardia há a necessidade de buscar setores nos quais o grande capital outrora deixara para as elites e pequena burguesia local. Assim, passamos a presenciar um investimento massivo na produção imobiliária sendo este setor aquele que praticamente direciona o crescimento e a economia, em especial, nas grandes cidades.

Junto disso, como nos mostra Sanfelici (2013) há uma crescente vinculação deste setor imobiliário com o processo mais amplo de financeirização da economia, o que incrementa a classificação apresentada por Corrêa (1995) no que diz respeito às funções e características destes agentes. Ademais, Pádua (2015) nos indica o crescimento novos produtos imobiliários direcionados não apenas para a demanda solvável, mas para uma camada populacional de alta renda (isto é, imóveis de luxo) como a produção de bairros e condomínios fechados.

Agentes Sociais do Espaço Urbano na Fronteira

Tendo em vista esse conjunto de questões que apontamos é necessário partirmos para alguns dados e reflexões sobre um caso bem específico de espaço urbano que é o espaço urbano em cidades de fronteira. Santana do Livramento e Rivera (Figura 1) são de acordo com a legislação brasileira duas cidades gêmeas que se caracterizam por serem aglomerados urbanos cortados pela linha de fronteira (Brasil, 2005).

Figura 1. Localização de Santana do Livramento (BR) e Rivera (UY)



Fonte: Produção do autor.

Essas duas cidades, uma brasileira e outra uruguaia, localizadas a 500km seja de Montevideo seja de Porto Alegre se constituíram inicialmente enquanto acampamentos militares (Assumpção, 2011) durante o século XIX, mas hoje representam um dos pontos de maior integração fronteiriça do Mercado Comum do Sul (Mercosul) de acordo com Costa (2022). Isso se deve, dentre outras questões, por um conjunto de processos econômicos, políticos e sociais que promoveram e promovem a integração das duas cidades.

Dito isso, quando nos voltamos para o estudo dos agentes sociais do espaço urbano dessas cidades, além de considerar suas habituais práticas e estratégias, precisamos considerar também as características locais da própria fronteira que possam influenciar na dinâmica desses agentes. Acerca disso, é interessante mencionar a noção de condição fronteiriça proposta por Dorfman (2013) que diz respeito a uma dinâmica tipicamente fronteiriça das atividades econômicas, políticas e culturais cotidianas que permite uma passagem e uma permuta constante de um lado e de outro da fronteira.

Nesse sentido, é interessante relacionar a condição fronteira com a prática dos agentes sociais do espaço urbano, por exemplo, no ano de 2022 a Prefeitura Municipal de Santana do Livramento e a Intendência Departamental de Rivera publicaram a Agenda Urbana para a Fronteira da Paz. Trata-se de um documento com um conjunto de propostas para o planejamento e ordenamental territorial realizadas para ambas as cidades, consideradas enquanto um único espaço urbano. Esta discussão, isto é, se estas duas cidades gêmeas constituem um único espaço urbano nos levaria para outras veredas que não cabem aqui, contudo, é interessante essa compreensão por parte do poder público. Nesse sentido, a discussão que fizemos acerca do espaço urbano ganha uma nova variável que é a própria fronteira e a compreensão que tantos os governos nacionais quanto os governos locais têm dessa questão e como executam a gestão fronteiriça.

A busca para integração na fronteira Brasil – Uruguai foi fortalecida desde 2002 como nos mostrou Lemos (2013) fruto de uma necessidade econômica e política que visa a melhoria de fluxos e trocas entre os países vizinhos na América do Sul, especialmente aqueles membros do Mercosul. Assim, a Agenda Urbana para Fronteira da Paz se configura como uma ação estatal a nível local que visa reforçar essa integração para potencializar as vantagens e resolver as desvantagens econômicas e sociais que as duas cidades possuem com o intuito de promover o Desenvolvimento Sustentável.

Dito isso, temos um exemplo da ação do Estado enquanto agente social do espaço realizando sua ação de planejamento e ordenamental territorial, porém neste caso manejando a fronteira considerando as necessidades e demandas locais.

Ainda sobre a Agenda Urbana é interessante mencionar que assim como vimos através de Santos (2006) o Estado a partir da década de 1970 passa a implementar o planejamento em conjunto com outros agentes. A Agenda Urbana se propõe, por exemplo, a realizar tanto uma consulta prévia com os cidadãos para avaliar os principais problemas das duas cidades bem como realizar atividades constantes junto de instituições de ensino e em eventos públicos.

Acerca dos promotores imobiliários, tanto em Schaffer (1992) quanto em Cardoso e Nunes (2021) foram estudados apenas agentes do lado brasileiro da fronteira, isto é, da cidade de Santana do Livramento. Apesar desta carência de dados acerca da produção imobiliária da cidade de Rivera temos alguns apontamentos que são relevantes acerca dos promotores imobiliários nessas cidades.

A primeira questão diz respeito ao fato que por se tratarem de cidades de fronteira bem como cidades em níveis hierarquicamente inferiores tanto da rede urbana dos respectivos países não temos nessas cidades grandes empresas vinculadas ao setor imobiliário. Isto é, apesar de existirem agentes voltados para a produção imobiliária, muitos deles ainda tem na produção imobiliária uma atividade secundária para investir capitais que são obtidos através do comércio ou da produção agropecuária.

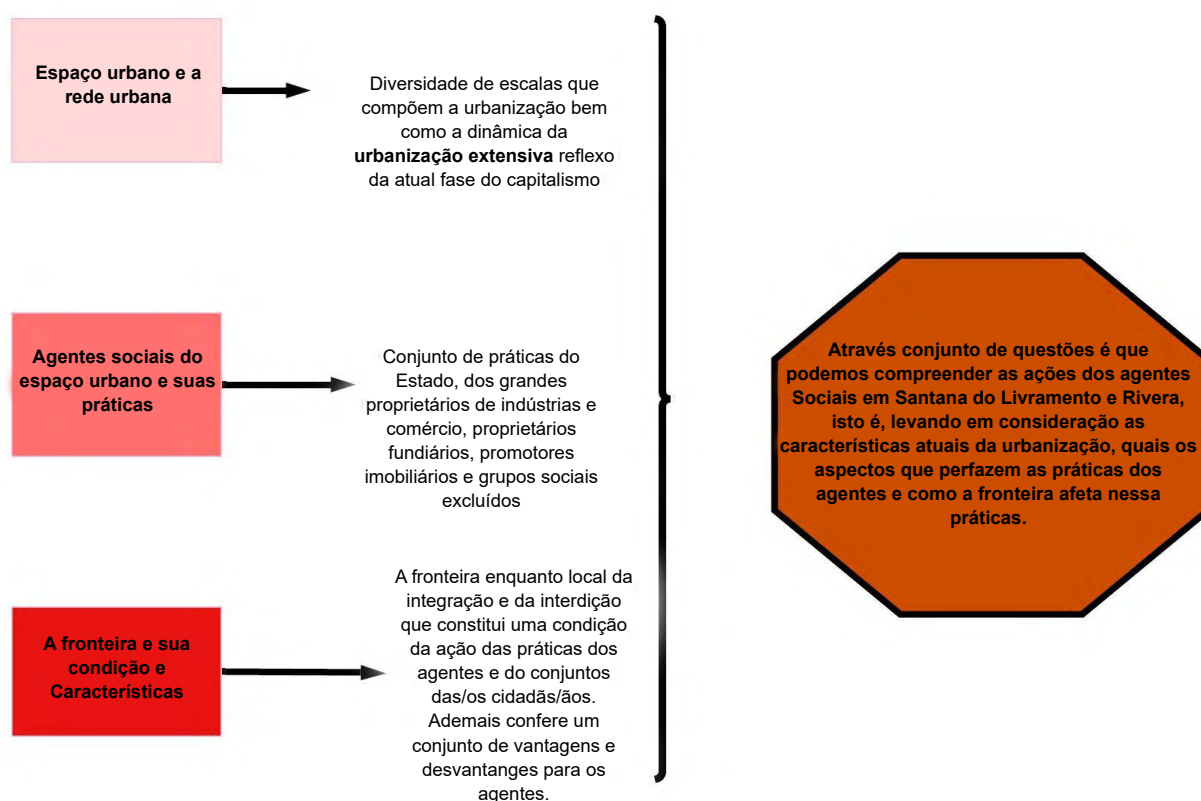
Por exemplo, tanto em Schaffer (1992) quanto em Cardoso e Nunes (2021) coexistem, em Santana do Livramento, agentes voltados exclusivamente para a produção imobiliária e agentes advindos do comércio ou da agropecuária. Inclusive, é relevante mencionar que entre uma pesquisa e outra, o número de agentes exclusivos da produção imobiliária se ampliou com um novo promotor local e outros três advindos de outras cidades do Rio Grande do Sul.

Assim, é possível perceber que por se tratarem de cidades com baixo dinamismo econômico, os investimentos da produção imobiliária não ocorrem da mesma forma do que aquela descrita, por exemplo, por Pádua (2015) quando descreve os condomínios clube ou mesmo bairros privativos. Isto é, os promotores imobiliários envolvidos comumente não são os mesmos que atuam nas grandes metrópoles, se tratam de promotores imobiliários de uma escala local quiçá regional. Uma questão relevante para a ação dos promotores imobiliários brasileiros na fronteira é a flutuação cambial. Especialmente em Cardoso e Nunes (2021) é possível identificar que apesar dos capitais serem advindos do Brasil e haver financiamento por parte de bancos privados brasileiros (como a Caixa Econômica Federal) muitos dos compradores dos empreendimentos em Santana do Livramento são uruguaios de Rivera.

Isso se deve justamente a flutuação entre do dólar estado-unidense frente ao real brasileiro e deste frente ao peso uruguaio favorecendo que os uruguaios adquiram imóveis do lado brasileiro. É interessante destacar essa dinâmica, pois podemos considerar que, além de beneficiar os promotores imobiliários brasileiros, se trata de uma forma de transferência de renda do Uruguai para o Brasil que apesar de parecer estar em uma posição de desvantagem em função do câmbio acaba por ter um setor econômico beneficiado.

Tal dinâmica, além de se tratar de uma questão típica das cidades de fronteira, nos remete ao que discutimos a partir de Corrêa (2011) acerca das escalas que confluem no espaço urbano. Isto é, o espaço urbano fronteiro possui uma complexidade própria, pois a escala local já se constitui de forma única e se conecta de forma direta com outras. Tais como a escala nacional em função da gestão da fronteira e de financiamentos, com a escala supranacional como através do Mercosul e com a escala internacional em função da influência da questão cambial. Sobre essas questões, vejamos o seguinte fluxograma (Figura 2):

Figura 2. Síntese das discussões sobre agentes sociais na fronteira



Fonte: Produção do autor.

Na imagem acima temos uma síntese do que discutimos até então destacando o conjunto de questões em três blocos distintos. Primeiro a questão escalar do espaço urbano e da rede urbana que nos remete, por exemplo, para a inserção de Santana do Livramento e Rivera nas redes urbanas de Brasil (em especial do Rio Grande do Sul) e Uruguai respectivamente o que vai impactar no dinamismo econômico dessas cidades.

A segunda questão temos os próprios agentes sociais, com destaque para os promotores imobiliários, que exercem suas ações e práticas no espaço urbano e através disso o produzem com determinadas características atreladas ao próprio modo de produção capitalista. Junto disso, a própria questão escalar do espaço urbano se entrelaça com a ação desses agentes, por exemplo, as características dos promotores imobiliários que atuam nas duas cidades não são os mesmos que atuam em grandes cidades.

A terceira questão que elencamos é a especificidade da fronteira que aparece aqui enquanto um aspecto que necessita dos agentes que saibam lidar com essa condição. Assim, seja a flutuação cambial, seja o encontro de dois sistemas jurídicos-administrativos distintos bem como países com características populacionais e econômicas diferenciadas, a fronteira busca desses agentes que saibam manejar suas ações de acordo com as necessidades locais.

Considerações Finais

Ao longo do presente artigo buscamos apresentar algumas características do fenômeno urbano na atualidade e como os agentes sociais do espaço urbano atuam nessa nova dinâmica. A partir disso, nos direcionamos para alguns dados acerca de Santana do Livramento e Rivera para percebermos que apesar haver conexões com o que é apontado na literatura acerca do espaço urbano, tais cidades tanto pela sua posição na hierarquia urbana quanto pela condição fronteira devem ser entendidas de forma específica.

Isto é, Santana do Livramento e Rivera precisam analisadas a partir de uma ótica que, em primeiro lugar, leve em consideração as características lo-

cais tanto econômicas quanto sociais como o caso dos diferentes grupos de promotores imobiliários. Em segundo lugar, que apreenda a questão da fronteira através de dados objetivos como as legislações envolvidas e outras questões como o próprio câmbio. E, em terceiro lugar, que se aborde a literatura com certa parcimônia averiguando como determinadas classificações se encaixam ou não no contexto dessas cidades.

Referências

ABRAMO, Pedro. A cidade Com-fusa: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.9, n. 2, p.25-53, 2007.

ASSUMPÇÃO, Marla Barbosa. 2011. **A fronteira gaúcha como espaço crítico de defesa da segurança nacional: repressão e resistência nas cidades geminadas de Santana do Livramento e Rivera (1964-1968)**. Porto Alegre – RS. 95p. Trabalho de Conclusão de Curso, Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Programa de integração e desenvolvimento da faixa de fronteira**. Brasília, 2005.

CARDOSO, Eduardo. Schiavone.; NUNES, Leonardo. Berté. **As estratégias de ação dos promotores imobiliários em Santana do Livramento – RS**. Geografia Ensino & Pesquisa, Santa Maria, v.25, e17, p. 1-38, 2021.

CORRÊA, Roberto. Lobato. **Espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto. Lobato. Perspectiva da urbanização brasileira – uma visão geográfica para o futuro próximo. In: PEREIRA, Elson Manoel.; DIAS, Leila Christina Duarte. (orgs). **As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro**. Florianópolis, Insular, p. 17-30, 2011.

COSTA, Wanderly Messias da América do sul: a integração estagnou na escala continental, se mantém nas fronteiras e reconfigura a core area do Mercosul. In: COSTA, Wanderley. Messias. da; GARCIA, Tatiana de Souza Leite. **América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais**. p. 14-15, 2022.

DA SILVA, Oséias Teixeira. **A lógica da produção imobiliária capitalista**. 192p. São Paulo: Consequência, 2022.

DORFMAN, Adriana. A condição fronteira diante da securitização das fronteiras do Brasil. NASCIMENTO, Durbens Martins ; PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Fronteiras em perspectiva comparada e temas de defesa da Amazônia**. Belém: Editora da Universidade Federal do Pará, 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da Universidade Federal de Minas Gerais, 2002.

LEMOS, Bruno de Oliveira. 2013. **A nova agenda para cooperação e desenvolvimento fronteiriço entre Brasil e Uruguai**: Repercussões territoriais nas cidades de Sant' Ana do Livramento e Rivera. Porto Alegre – RS, 218p. Dissertação de Mestrado, Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

MANDEL, Ernst. **Capitalismo Tardio**. São Paulo: Victor Civita, 1982.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. A relação urbano-rural no Brasil contemporâneo. In: RANDOLPH, Rainer; SOUTHERN, Barbra Candice. **Expansão metropolitana e transformação das interfaces cidade, campo e região na América Latina**. São Paulo: Max Limonad, p.221-239, 2011.

PADUA, Rafael Faleiros de. Produção estratégica do espaço e os “novos produtos imobiliários”. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto (orgs.) **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015, p. 145163.

SANFELICI, Daniel. Financeirização e a produção do espaço urbano no Brasil: uma contribuição ao debate. **Revista EURE**,v. 39, n.118, 2013.

SANTOS, Angelo Moulin S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e para quem. **Revista de Direito da Cidade**, v.1, n.1, p.51-93, 2006.

SANTOS, Emilio Luis Silva dos; STROHAECKER, Tânia Marques. Processos e práticas sócio-espaciais no loteamento Santa Terezinha em Porto Alegre/RS. **ParaOnde!?**, Porto Alegre, v.13, n.1, p.111-131, 2020.

Schaffer, Neiva Otero. **A produção de espaço residencial em cidade de fronteira** – a expansão recente de Sant'ana do Livramento – RS. Porto Alegre, 270p. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1992.

CAPÍTULO 3

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DA POPULAÇÃO NEGRA NA CIDADE DO RIO GRANDE/RS – UMA ANÁLISE DA PRESENÇA NEGRA NO BAIRRO GETÚLIO VARGAS (BGV) NO PERÍODO DE 1930 A 2020¹

Adriano Rodrigues José

Doi: 10.48209/978-65-5417-390-3

Introdução

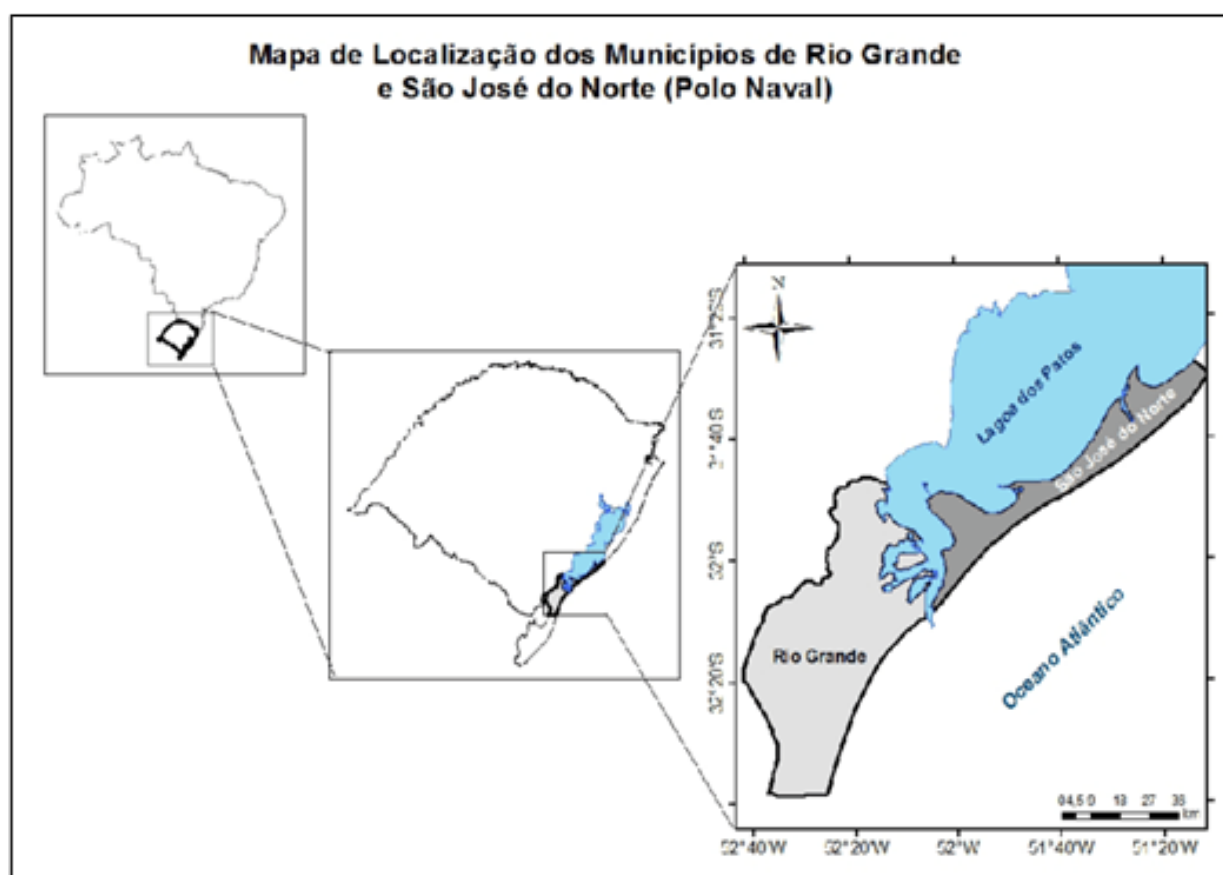
As populações negras fizeram e fazem parte de processos cotidianos de construção espacial de cidades no Brasil. Por fatores relacionados à formação do nosso país, parte das suas histórias e presenças nos espaços urbanos sofreram (e ainda sofrem) processos históricos de apagamentos, invisibilidades e de estigmatização dos seus territórios. A condição de ser negra e negro no Brasil tem sido condição para que pessoas negras sejam vítimas de segregação socioespacial no espaço.

Temos dedicado tempo para a realização de uma pesquisa de doutorado em Geografia em torno da presença da população negra no espaço urbano,

¹ Este artigo possui algumas atualizações e acréscimos em relação ao que foi originalmente apresentado no 1º CONGRESSO INTERNACIONAL MULTIDISCIPLINAR SOBRE O URBANO: CIDADES BRASILEIRAS: PERSPECTIVAS A PARTIR DO SUL GLOBAL, de 14 A 16 de maio de 2024, evento on-line, no grupo de trabalho 06 – Lutas (Negras) Urbanas. O texto está disponível nos anais eletrônicos do evento: <https://www.urbano2024.laboratoriosocial.com.br/anais/trabalhos/lista#A>. Acesso 20 ago. 2024.

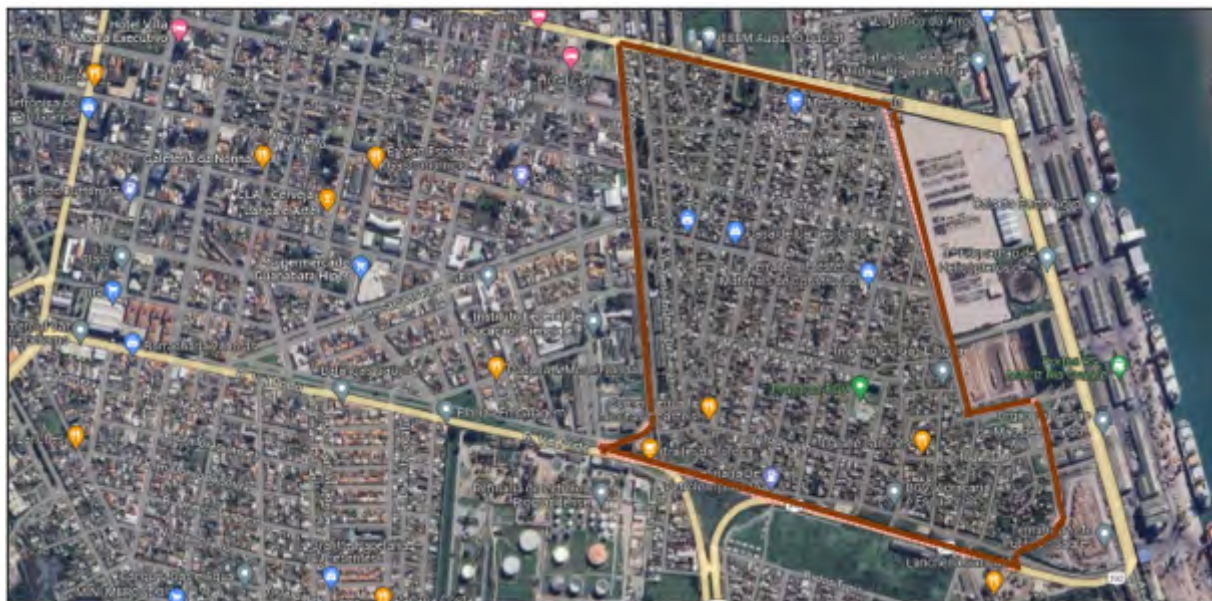
tendo como lugar de análise o Bairro Getúlio Vargas (BGV), no município do Rio Grande, localizado no Rio Grande do Sul (RS), com o marco temporal inicial compreendido entre os anos de 1930 e 2020 (ver imagens 1 e 2). Nesse contexto, torna-se importante dialogar, escutar, observar a fim de termos uma compreensão em torno das estratégias de sobrevivência que a população negra presente historicamente no bairro vem desenvolvendo para buscar inserção na sociedade e apropriar-se daquele espaço urbano.

Imagem 1 - Localização do município de Rio Grande



Fonte: Elaborado por Marcela de Avellar Mascarello. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Figura-2-Localizacao-do-municipio-de-Rio-Grande-e-Sao-Jose-do-Norte-mapa-elaborado-por_fig4_299241061. Acesso 12 jul. 2023.

Imagem 2 – Localização do Bairro Getúlio Vargas no município do Rio Grande/RS



Fonte: Adaptada pelo autor a partir do Google Maps. Acesso 20 ago. 2024.

O nome atual do bairro foi dado oficialmente depois da industrialização e da urbanização de algumas de suas partes, assim como a delimitação dos seus limites, na década de 1950, através da Lei Municipal nº 735 de 30 de setembro de 1954 com a qual passa a ser dada denominação de “Bairro Getúlio Vargas” a chamada “Vila dos Cedros”. O nome Vila dos “Cedros” surge em razão de que no ano de 1928 foram plantadas mudas de cedro marítimo para fins de fixação das areias das dunas do entorno da nova zona portuária, planta esta que deu a origem ao nome Vila “dos Cedros”². É comum ouvirmos atualmente o uso das expressões “morador do Cedro” e “morador do BGV” como referências a este lugar (LOPES, 2008, p. 12).

Em relação a aspectos da composição da população do bairro no quesito “cor e raça”, dados do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010 revelam que viviam naquele ano um total de 10.637 pessoas, tendo dentre estas 1.965 e 1.922 pessoas que se autodeclaram pretas e pardas, respectivamente, segundo os critérios adotados pelo instituto, representando

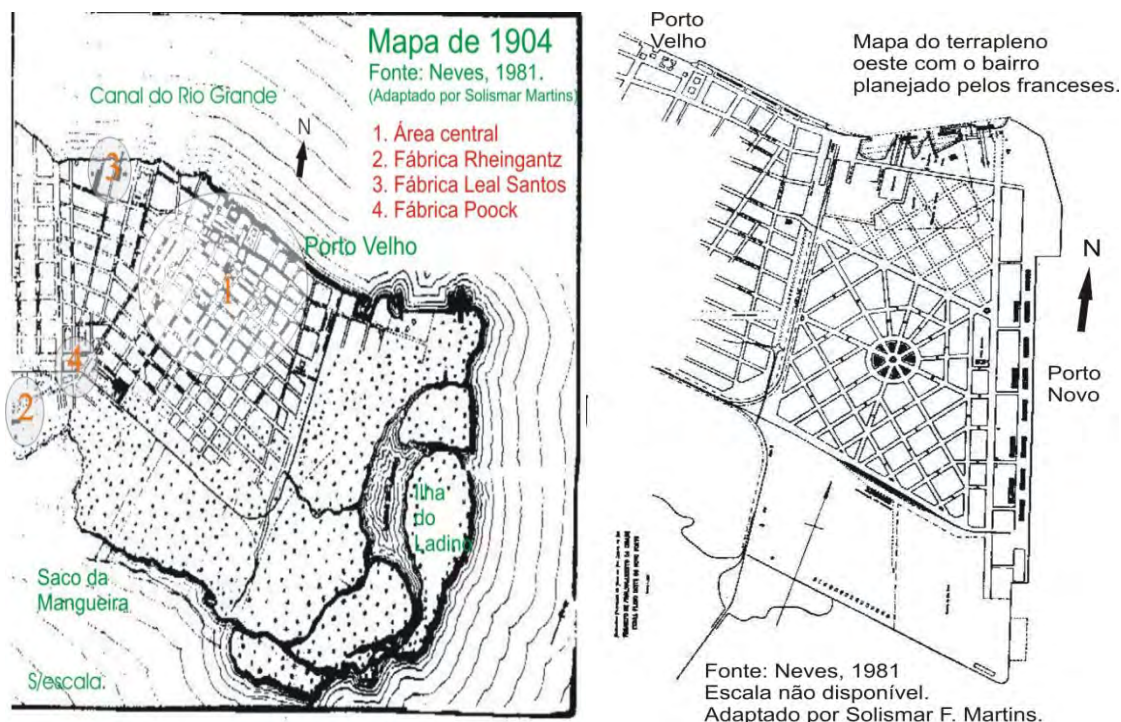
² Fonte: INSPETORIA FEDERAL DOS PORTOS, RIOS E CANAIS. Relatório dos serviços executados no ano de 1928. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas do “Jornal do Brasil”, 1932, p. 110 *apud* OLIVEIRA, 2000, p. 185.

37,49%. Em aspectos proporcionais, tal representatividade esteve acima dos 16,13% que a população autodeclarada negra representava no conjunto de habitantes no RS no Censo do mesmo ano. Ou seja, a partir dos dados do Censo de 2010 tínhamos o dado revelando que a proporcionalidade de pessoas pretas e pardas esteve maior no BGV, em comparação ao percentual do estado. Conforme dados preliminares obtidos a partir dos resultados do Censo de 2022 tem-se atualmente um total de 8.241 pessoas residentes a partir de contagem manual realizada dos quinze agregados dos setores censitários preliminares, demonstrando assim um decréscimo no total da população residente. Em relação aos resultados específicos e definitivos dos residentes quanto a cor e raça precisaremos aguardar a divulgação dos dados por parte do IBGE.

A área onde atualmente está delimitado o BGV trata-se de uma área que foi aterrada, originalmente composta por pequenas ilhas e uma maior chamada de Ilha do Ladino³ (ver imagem 3 - a), e a esta área foi dado o nome de terrapleno oeste, a leste do centro histórico do município do Rio Grande, constituindo uma área inicial de expansão urbana, dentro de um contexto da necessidade de construção de um novo porto para a cidade (MARTINS, 2022, p. 128). A área era pertencente a um grupo empresarial francês chamado Cia. Française e nela havia um projeto de implantar um bairro planejado (ver imagem 3 - b) por engenheiros franceses (MARTINS, 2022). Diante do movimento de instalação de um frigorífico chamado Swift no ano de 1917, no terrapleno oeste, houve a necessidade de muita mão de obra, o que ocasionou a atração de pessoas de outros municípios do RS e a consequente ocupação do terreno conhecido como Vila dos Cedros, hoje BGV (MARTINS, 2022, p. 143).

3 Em relação ao termo “ladino”, no contexto de um país escravista, “eram chamados **escravos** ladinos os africanos considerados social e culturalmente adaptados: sabiam falar português e transitavam pela sociedade escravocrata com certa desenvoltura (o que não significa aceitação ou passividade)”. Esta definição está disponível em: <http://historialuso.arquivonacional.gov.br/>, acesso 21 ago. 2023. Chamou-nos a atenção o nome dado a ilha, fazendo-nos supor que, através uma investigação de toponímia (“ladino”), possamos ter uma aproximação de que o nome esteja relacionado a presença de africanos escravizados nesta ilha em algum momento histórico da colonização da Vila do Rio Grande de São Pedro.

Imagem 3 – Mapas de Rio Grande: a) mapa de 1904 e b) mapa do terrapleno oeste com o bairro planejado por engenheiros franceses, respectivamente



Fonte: MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. [Recurso Eletrônico]/Solismar Fraga Martins. – 2. ed. – Rio Grande, RS. Ed. da FURG, 2022. Disponível em: <https://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/10366/CIDADEjunto%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso 20 ago. 2024.

Historicamente esse lugar foi ocupado principalmente por trabalhadores portuários (OLIVEIRA, 2000; LOPES, 2008; IPAHN, 2024). Por localizar-se próxima ao centro da cidade, ao Porto Novo e às indústrias, a localidade atraiu estivadores, marinheiros e trabalhadoras(es) das fábricas de pescado (IPHAN, 2024). Ocupada irregularmente em uma área privada, tal espaço foi lugar de movimentos de urbanização por parte do poder público, de estigmas sociais devido às características de suas construções, dando-se o nome paralelo de favela em referência ao conjunto de habitações que foram nomeadas socialmente como malocas (MARTINS, 2022; OLIVEIRA, 2000). O espaço do BGV sofreu e vêm sofrendo pressões locais e globais: estigmas sociais depreciativos (OLIVEIRA, 2000); movimentos de remoção de habitações precárias para outros espaços do município ocasionados pela expansão portuária para aumentar a capacidade de armazenamento de produtos e mercadorias (MARTINS, 2022;

OLIVEIRA, 2000); instalação de empreendimentos industriais e comerciais (MARTINS, 2022).

Martins (2022) coloca que no espaço aterrado entre o local do novo porto e a área do centro histórico do município do Rio Grande ocorreu um novo modo de ocupação na cidade, composto por malocas e mocambos. O autor relata que datar o início da ocupação é de difícil demarcação, porém pondera que tenha ocorrido a partir de 1920 devido a sua constatação da existência de um volume significativo de correspondências entre a Prefeitura Municipal e a diretoria de Portos e Canais entorno da retirada das populações que ocupavam de forma indevida a área do terrapleno oeste (MARTINS, 2022, p. 136). Por outro lado, conforme sugere Oliveira (2000) a ocupação do local do bairro deu-se no decorrer da década de 1930 (OLIVEIRA, 2000, p. 184).

Temos a intenção de nos aproximar do período que demarque o início da ocupação da área aterrada, cujo contexto de ocupação está relacionado, a partir das pesquisas realizadas até então, ao aterramento de tal área para construção do novo porto do Rio Grande e à instalação de um frigorífico. Será importante investigar se há registros entorno da composição da cor da pele das pessoas que fizeram parte do movimento migratório de mão de obra vindos de diversos municípios do Rio Grande do Sul para a realização das modificações nesse espaço. Com isso, temos a pretensão de saber a quantidade de pessoas negras presentes nesse movimento migratório. Por outro lado, pensamos que será necessário investigar se para a realização das obras de aterramento da área em questão assim como para o contexto da instalação de um frigorífico de grande porte teriam sido utilizadas mãos de obra negras, e se isso ocasionou o deslocamento de pessoas negras para a ocupação inicial da área próxima aos novos empreendimentos.

Sob a ótica de buscarmos conhecer a história de ocupação do lugar hoje conhecido como BGV, afirmamos que há uma ancestralidade e lutas anteriores à nossa existência, e que se fazem presentes, de certa maneira, no modo como

buscamos estudar, analisar e compreender a presença negra no espaço urbano. À estas histórias de lutas e vidas, de deslocamentos, muitas delas silenciadas, esquecidas, interrompidas e/ou não conhecidas, as quais deve-se respeito e necessitam serem honradas/lembradas, juntam-se outras histórias de vida mais recentes de quem vive no lugar BGV. Torna-se importante conseguir conhecer e contar essas histórias na perspectiva da presença negra neste dado lugar, buscando compreender os modos de apropriação do espaço que compuseram a história do bairro e que ainda se fazem atuantes.

Concordamos com Campos (2010) quando afirma que “o processo de construção espacial da cidade, em geral, não vem, ao longo da história, contemplando os grupos denominados ‘minorias’”, referindo-se ao seu estudo sobre as populações negras nos espaços das favelas na cidade do Rio de Janeiro (CAMPOS, 2010, p. 19). Nesta perspectiva concordamos com o autor quando nos debruçamos no estudo sobre a presença negra na cidade do Rio Grande, pois segundo ele

O fazer a cidade pertence aos grupos socialmente mais representativos, que participam do processo como sujeitos históricos, **enquanto aos demais resta acompanhá-los como massa, sem nenhuma determinação, seja qual for a instância analisada: política, econômica ou social.** (CAMPOS, 2010, p. 19) (grifo nosso)

E “aos demais” a quem o autor se refere, fazemos relação com a presença da população negra no espaço urbano, especificamente no hoje Bairro Getúlio Vargas desde o início de sua ocupação e apropriação espacial quando era chamado de Vila dos Cedros. É pensar como a condição de ser negro, de pertencer a uma população negra, no município do Rio Grande, tornou-se fator nos processos de segregação socioespacial no espaço urbano.

Tendo em vista o exposto nos propomos compreender as estratégias de sobrevivência que a população negra segregada espacialmente e estigmatizada socialmente vem desenvolvendo para buscar inserção na sociedade e apropriação do espaço urbano.

Se em outros momentos da história do BGV, do bairro, do espaço vivido desse lugar, dava-se ênfase a investigações policiais, estigmatizando o bairro como violento, pensamos que é momento de investigá-lo com o olhar da investigação científica, de saber sobre as relações constituintes, das expressões culturais que fizeram e fazem parte do cotidiano, das religiosidades presentes no lugar, sobre os processos de exclusão e produção de desigualdades etc.

No percurso de realização da pesquisa, queremos contribuir no âmbito da ciência, especificamente a partir da Geografia, com algumas possibilidades de enriquecimento desta no que tange a: a) entender melhor sobre a presença negra em um bairro urbano do município do Rio Grande, no RS, e as discussões sobre naturalização das desigualdades raciais, econômicas e sociais perante a população negra e a “reserva” nestes espaços; b) conhecer e expor os processos de racismo estrutural atuam na naturalização das desigualdades raciais, econômicas e sociais da população negra e a “reserva” de certos espaços urbanos de sua inserção no município do Rio Grande; c) contribuir no crescimento do fazer uma Geografia num país como o Brasil em que seu processo de formação territorial e societária possui fortes contornos advindos do processo de escravidão implantado no território brasileiro e do período do pós-abolição; d) perceber as esperanças que diferentes períodos econômicos traziam nas mentes dos sujeitos negros(as) no que tange às suas expectativas de melhorias nas condições de vida e subsistência material e imaterial.

Em aspectos metodológicos, identificamo-nos com uma visão sobre um objeto de estudo e compreendemos que estar comprometido por ela engloba valores e uma intencionalidade em elaborar cientificamente uma forma de melhor conhecer o objeto, tendo paralelamente o entendimento de que tal visão não engloba toda a riqueza que a realidade humana comporta (MINAYO, 2001; GIL, 2008). Se não engloba toda a riqueza humana, o trabalho constitui-se como expressão do compromisso pessoal com o objeto, adquirindo um sentido político, por realizar escolhas baseadas na leitura que tenho do mundo e de como deveria ser, sem ser ingênuo com a realidade social e política (SEVERINO, 2002).

Aproximamo-nos do “método dialético” (ENGELS, 1877; GIL, 2008), e adotamos a perspectiva da pesquisa qualitativa pois esta fornece possibilidades variadas de realização de coleta e análise (GIL, 2008). Teremos as contribuições do método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre (1978).

O desenvolvimento da pesquisa desenvolve-se a partir dos seguintes procedimentos para atingir seus objetivos: pesquisa documental; revisão bibliográfica; pesquisa de campo, através da realização de entrevistas gravadas por áudio com lideranças do bairro e moradores, conversas informais, observação participante, registros fotográficos e documentais.

Cabe destacar que a pesquisa qualitativa fornece possibilidades variadas de realização de coleta e análise, pressupondo a adoção de procedimentos metodológicos que auxiliem o pesquisador e sejam coerentes com os objetivos da pesquisa, favorecendo a busca por respostas e/ou de novos questionamentos e novas incertezas diante do objeto (GIL, 2008).

Na pesquisa de campo, especialmente as entrevistas e observações, a inserção como pesquisador no bairro envolve contato prévio com a Associação de Moradores e Amigos do Bairro Getúlio Vargas (AMABGV) e com uma assistente social, servidora da Prefeitura Municipal do Rio Grande (PMRG). A partir disso, com a mediação e indicação de um representante da AMABGV e da servidora PMRG, serão realizados contatos com moradores e/ou lideranças que integrem tais grupos de entrevistados(as) do bairro: a) moradores, sem papel de liderança definido junto à comunidade; b) lideranças carnavalescas; c) lideranças do hip hop e do rap; d) lideranças de religiões de matriz africana; e) representantes da AMABGV; f) outras lideranças culturais; g) agentes externos ao bairro. Pretende-se que as entrevistas com os moradores do bairro aconteçam no formato presencial, em local a ser combinado com cada uma das pessoas a ser entrevistada, de preferência em sua residência ou em outro local que lhe traga confiança. A assistente social da Prefeitura do Rio Grande também será

uma agente a ser entrevistada devido a sua inserção na comunidade do bairro, assim como agentes externos ao local que sejam indicados por ela. Opta-se pelo uso da entrevista semiestruturada, com a possibilidade de abertura para novas questões surgidas a partir da dinâmica das entrevistas e das visões das pessoas entrevistadas.

Resultados Prévios e Discussões Teóricas

Podemos afirmar que a pesquisa tem se apoiado e desenvolve-se a partir: dos contatos e diálogos prévios estabelecidos com lideranças do BGV; do conhecimento de materiais audiovisuais produzidos pela Associação de Moradores do bairro; de contatos com agentes externos ao lugar, mas que possuem vínculos e interesses no lugar; da realização de buscas em jornais citadinos de décadas diversas dentro do período do estudo contendo notícias do bairro, geralmente de visão negativa ao lugar, e de pesquisa documentais no arquivo público do município. Temos as contribuições teóricas de autoras e autores que têm enriquecido a pesquisa, as quais serão descritas resumidamente a seguir.

Para o geógrafo negro e brasileiro Milton Santos o lugar é o espaço vivido do acontecer solidário, que se diferencia do espaço banal pelas ações e objetos que ali se destacam. Ele nos lembra que ao homem comum a cidade torna-se seu mundo concreto, a qual (cidade) “coisa inteiramente histórica, impõe a ideia de um tempo humano, um tempo fabricado pelo homem, e torna possível tratá-lo (ao tempo) de forma empírica, contábil, concreta”, onde o mundo e os homens se movem mais, podendo ser lugar de educação e reeducação. (SANTOS, 1993, p. 9)

Lefebvre (2008) elabora uma teoria do espaço social através da “análise crítica da realidade” e “da vida cotidiana”. Para ele, “não se trata de *localizar* no espaço preexistente uma necessidade ou uma função, mas, ao contrário, trata-se de *espacializar* uma atividade social ligada a uma prática no seu conjunto, *produzindo* um espaço apropriado” (LEFEBVRE, 2008, p. 21-22).

Sueli Carneiro (2005) contextualiza que na década de 1970 aparece o “agrupamento de pretos e pardos na categoria negros, justificado pela similitude dos indicadores sociais encontrados para ambos nos levantamentos censitários oficiais e significativamente oposta aos dos autodeclarados brancos” (CARNEIRO, 2005, p. 28). É este entendimento de negro(a) em conjunto com o termo população (população negra) que será utilizado como categoria analítica neste trabalho de pesquisa.

Há a perspectiva proposta por Guimarães (1999) para o qual a cor só pode se tornar “critério explicativo das diferenças sociais existentes entre negros e brancos” atrelada a existência de uma “concepção racial preexistente”, da qual o fator cor é preponderante, e “na medida em que foi possível, a partir dela, estabelecer as diferenciações de raça, o que faz com que a cor tenha uma conotação racial irreduzível” (CARNEIRO, 2005, p. 29). Com essa visão, Guimarães (1999) traz a definição de racismo como “uma forma bastante específica de ‘naturalizar’ a vida social, isto é, de explicar diferenças pessoais, sociais e culturais a partir de diferenças tomadas como naturais” (GUIMARÃES, 1999, p. 11).

Sobre a relação entre invisibilidade e segregação socioespacial da população negra no espaço urbano colocamos as questões tratadas por Santos (2012). Segundo o autor “o acesso às riquezas que a sociedade produz (acesso à educação, emprego, saúde, conhecimento e seus instrumentos de produção, posições de poder, etc.)” são delineados pelas “diferenças raciais” mobilizadas na perspectiva de hierarquias e verticalidades, acabando por produzir e reproduzir as desigualdades raciais (SANTOS, 2012, p. 44), as “possibilidades e os tipos de presença dos indivíduos nos lugares” (SANTOS, 2012, p. 46). O autor nos fala que se pode ver nas cidades brasileiras as diferentes formas (ou “expressões”, no seu dizer) espaciais “dessa incorporação subalternizante de comunidades negras geradas no passado pelas relações de escravidão ou no processo de extinção do regime escravocrata” (SANTOS, 2012, p. 62).

A perspectiva da forma urbana da presença negra nas cidades através da construção dos conceitos de população negra e bairros negros propostos por Cunha Júnior (2021). A conceituação de população negra estará atrelada às pessoas cuja descendência advém de africanos escravizados e ao conjunto de pessoas dos que se declaram pretos e pardos nos censos realizados no Brasil. Em relação ao conceito bairros negros, Cunha Júnior (2021) contextualiza que, a partir da dominação europeia e exploração colonial, com a expansão do escravismo, e na medida do povoamento, houve a produção de vilas e cidades de populações negras. Afirmar que “a introdução da afrodescendência nesse contexto de produção de ideias históricas é de importância em razão conceituar a transformação do legado africano na produção da sociedade brasileira, incluindo as cidades” (CUNHA JÚNIOR, 2021, p. 79).

Considerações Finais

O andamento da pesquisa confunde-se com o início no Curso de Doutorado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (POSGEA/UFRGS) e as posteriores contribuições das disciplinas cursadas e a participação em eventos da área.

Para começar a contemplar esse objetivo já realizamos contato informal com lideranças do BGV, procedemos com pesquisas por edições de jornais Rio-grandinos das décadas passadas, dentro do período estipulado da pesquisa, assim como no Arquivo Histórico do município do Rio Grande. Além disso, por termos familiares moradores no bairro, ao visitá-los é aproveitado o momento para realizar observações empíricas sobre o cotidiano do lugar.

A compreensão das temáticas do racismo, invisibilidade negra, segregação socioespacial e presença negra no espaço urbano tem sido enriquecida pelos aportes teóricos que realizamos leituras até o momento. No contexto histórico da sociedade rio-grandina, pensamos que será possível, a partir da pesquisa, decifrar/destrinchar mecanismos que operam (e quiçá ainda operam)

nos modos de classificação baseados na raça/cor/etnia, estes na perspectiva de Carneiro (2005) e como tais modos foram (e são) mobilizados em relação a presença negra no BGV.

Referências

CAMPOS, Andreilino. **Do Quilombo à Favela: a produção do “espaço criminalizado” no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2010. 208 p. Disponível em: https://www.academia.edu/50118823/Do_quilombo_à_favela_aPRODUÇÃO_do_espaço_criminalizado_no_Rio_de_Janeiro. Acesso em: 17 out. 2024.

CARNEIRO, Aparecida Sueli. **A construção do outro como não-ser como fundamento do ser**. 2005. 339 p. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: <https://negrasoulblog.files.wordpress.com/2016/04/a-constru-c3a7c3a3o-do-outro-como-nc3a3o-ser-como-fundamento-do-ser-sueli-carneiro-tese1.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2023.

CUNHA JÚNIOR, Henrique. Bairros negros: ruptura epistêmica do Pan-Africanismo no Brasil. **Revista de Extensão da UNIVASF**, Petrolina, volume suplementar, n. 2, p. 71-88, 2021. Disponível em: <https://www.periodicos.univasf.edu.br/index.php/extramuros/article/view/1964>. Acesso em: 19 set. 2023.

ENGELS, Friederich. Anti-Dühring. 1877. Publicado em **Vorwärts**, 3 de Janeiro 1877 – 7 de Julho 1878. Versão digital. Fonte: <https://pcb.org.br/portal/docs/anti-fuhring.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2023.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008. 220 p. Disponível em: <https://ayanrafael.com/wp-content/uploads/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9cnicas-de-pesquisa-social.pdf>. Acesso em: 17 out. 2024.

GUIMARÃES, Antônio Sérgio. **Racismo e anti-racismo no Brasil**. São Paulo, Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo, 34ª ed., 1999. 238 p. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=jA4hnXoxMNIC&lp-g=PA5&hl=pt-br&pg=PA4#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 29 ago. 2023.

INSPETORIA FEDERAL DOS PORTOS, RIOS E CANAIS. **Relatório dos serviços executados no ano de 1928**. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas do “Jornal do Brasil”, 1932, p. 110 *apud* OLIVEIRA, 2000, p. 185.

IPHAN - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Mapeamento das casas de religião de matriz africana no Rio Grande do Sul: Módulo 2 – Jaguarão, Pelotas e Rio Grande/RS.** Porto Alegre: Iphan, 2024. 665 p. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/casas_religiao_matriz_africana_rs_mod2.pdf. Acesso em: 16 ago. 2024.

JOSÉ, Adriano Rodrigues. Segregação socioespacial da população negra na cidade do Rio Grande/RS – uma análise da presença negra no Bairro Getúlio Vargas (BGV) no período de 1930 a 2020. In: **CONGRESSO INTERNACIONAL MULTIDISCIPLINAR SOBRE O URBANO: CIDADES BRASILEIRAS: PERSPECTIVAS A PARTIR DO SUL GLOBAL**, 1º, 2024, Evento On-line, São Paulo. **Anais eletrônicos** [...]. Evento On-line, São Paulo: 2024. Disponível em: <https://www.urbano2024.laboratoriosocial.com.br/anais/>. Acesso em: 16 ago. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. 4ª ed. Barcelona: Ediciones península, 1978. 261 p. Disponível em: https://proletarios.org/books/Lefebvre-De_lo_rural_a_lo_urbano.pdf. Acesso em: 17 out. 2024.

LOPES, Cledir da Conceição. **A construção social do Bairro Getúlio Vargas – Rio Grande/RS: processos e dinâmicas na formação de uma vila operária.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia - Licenciatura Plena), Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2008. 53 p.

MARTINS, Solismar Fraga. Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990). [Recurso eletrônico]. 2. ed. Rio Grande: Ed. da FURG, 2022. 232 p. Disponível em: <https://www.repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/10366/CIDADEjunto%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 17 out. 2024.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). Pesquisa Social. Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001. 81 p. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/franciscovargas/files/2012/11/pesquisa-social.pdf>. Acesso em: 17 out. 2024.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa: memória e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993).** São Paulo, 2000. 257 p. (cópia digitalizada, gentilmente cedida pelo autor).

ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri. As possibilidades de aplicação do método de análise regressivo - progressivo de Henri Lefebvre na geografia urbana. In: GODOY, Paulo R. Teixeira de (org.). **História do pensamento geográfico e epistemologia em Geografia** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. 289 p. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/p5mw5/pdf/godoy-9788579831270-09.pdf>. Acesso em: 21 set. 2023.

RIO GRANDE. Lei nº 735 de 30 de setembro de 1954. **DÁ A DENOMINAÇÃO DE “BAIRRO GETÚLIO VARGAS”**. PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO GRANDE, 30 de setembro de 1954. Disponível em: <http://leismunicipa.is/abcs0>. Acesso em: 20 ago.2024.

SANTOS, Milton. **Metrópole: a força dos fracos é seu tempo lento**. Ciência e Ambiente. Ano IV, no. 07, jul/dez, p. 7-12, 1993. Disponível em: <https://cienciaambiente.com.br/shared-files/4577/?7.pdf>. Acesso em: 18 set. 2023.

SANTOS, Renato Emerson dos. Sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. In: SANTOS, Renato Emerson dos (org.). **Questões urbanas e racismo**. Petrópolis, RS: DP et Alii; Brasília, DF: ABPN, 2012. p. 36-67.

CAPÍTULO 4

CONDOMÍNIOS RURAIS E INFORMALIDADE: REFLEXÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE UBERLÂNDIA – MG

Beatriz Ribeiro Soares

Tatiana Silva Souza

Josimar dos Reis de Souza

Doi: 10.48209/978-65-5417-390-4

Introdução

A vida no campo, o contato com a natureza, com a terra, o isolamento e a necessidade de manter relações de vizinhança, a fuga das grandes cidades – mais caras, mais desiguais e saturadas – tem intensificado a procura por locais mais afastados da vida nas cidades, especialmente após a pandemia do Covid-19. No mundo urbano, viver no campo sempre foi um ideal de fuga em busca de qualidade de vida e, durante a pandemia, principalmente a grande cidade passou a ser considerada um problema para os seus moradores.

É neste contexto que analisamos esse fenômeno, um desafio na contemporaneidade, mesmo não sabendo se esse processo é uma tendência ou uma permanência, considerando o aumento expressivo na implantação de condomínios rurais, seja na forma de chácaras, sítios de recreio ou ranchos, disseminando uma certa precariedade quando se transforma usos urbanos em áreas rurais que possibilitam a existência de uma urbanização incompleta ou informal.

Analisar as interações entre o campo e a cidade através da implantação de condomínios rurais nos territórios municipais é uma tarefa complexa, sobretudo tendo em vista que a maior parte desses empreendimentos possuem algum tipo de irregularidade jurídica: há problemas decorrentes para os compradores de terra rural que adquirem lotes entre 250 e 1.200 m² de incorporadores que lançam esses empreendimentos sem infraestrutura básica de abastecimento de água e esgoto; instalação de redes de energia elétrica; inexistência de áreas de preservação; problemas de mobilidade; não atendimento da legislação de parcelamento do solo; densidade populacional baixa; existência de lotes desocupados; diferenciação e complexidade social; entre outras complicações.

No caso de Uberlândia, município localizado em Minas Gerais (Brasil), esses condomínios rurais marcados pela condição de informalidade são denominados loteamentos irregulares ou clandestinos. Este é um fenômeno que extrapola os limites legais da cidade, em um processo metabólico em que o legal, o ilegal e o paralegal se confundem na constituição das relações socioespaciais, dissolvendo as fronteiras do urbano e do rural e criando descontinuidades territoriais.

Diante dessa realidade, algumas questões precisam ser colocadas: o condomínio rural é um novo modelo de fragmentação e dispersão espacial? Como as administrações municipais vão solucionar a questão da regularização da propriedade, tendo em vista a legislação rural no Brasil impede o parcelamento de terras em áreas menores do que 5.000 m², para condomínios rurais e 20.000 m², para chácaras e sítios de recreio? Como será o futuro dessas aglomerações na configuração territorial municipal? Novas vilas, localidades rurais? Como as administrações municipais conseguirão administrar estes condomínios no futuro para a provisão de bens e serviços aos moradores? Essa será uma tendência para se pensar em um urbanismo informal ou um processo de dispersão urbana?

São questões difíceis de serem respondidas, pois envolvem normas jurídicas, ainda sem solução; problemas sociais complexos, porque as famílias têm consciência da irregularidade, mas poder desfrutar de uma vida ligada à natureza e à tranquilidade é o seu maior objetivo; e temas ambientais, como a não existência de áreas preservadas, o abastecimento de água individual; sem rede de esgotamento sanitário, poluição sonora e precariedade na coleta de lixo (SOARES, SOUZA, SOUZA, 2020).

Condomínio Rural e Paisagem

Dois fenômenos contribuíram para modificar as paisagens rurais ao longo do século XX, de um lado as transformações na agricultura e de outro, as mudanças na relação campo-cidade. O êxodo rural no passado incrementou um importante processo de migração interna, particularmente nos países mais ricos, onde não existe mais transferência de população campo-cidade e sim o inverso a mobilidade de populações das cidades para as áreas rurais, mas ainda predomina o domínio da cidade sobre as áreas rurais ao nível cultural, administrativo e financeiro.

As mudanças no meio rural com a introdução de atividades urbanas são parte de um fenômeno chamado de “urbanização rural” ou “rurbanização”. Isso ocorre quando atividades típicas das áreas urbanas começam a se manifestar nas zonas rurais. Nessa perspectiva, as mudanças socioeconômicas, ao longo do tempo, podem trazer benefícios para a população, como diversificação econômica, criação de novos tipos de empregos e revitalização de comunidades rurais, mas também desafios, como pressão sobre os recursos naturais, mudanças na paisagem e conflitos de interesses entre os novos moradores urbanos e os residentes tradicionais; intensificar os processos de dispersão e fragmentação no território municipal, aumentando os custos para as administrações municipais, possibilitando o isolamento das pessoas.

Com a dispersão urbana ampliando a cada dia nos municípios de cidades médias e grandes, muitas comunidades rurais enfrentam desafios significativos em relação ao seu futuro. Essa dispersão muitas vezes resulta na perda de população para áreas urbanas, levando ao declínio econômico e social das comunidades rurais. No entanto, algumas comunidades rurais têm encontrado maneiras de se adaptar e até mesmo prosperar nesse ambiente em mudança.

Um outro aspecto a ser considerado tem sido a procura por terrenos com preços baixos, geralmente porções de terra rurais que se convertem em urbanas, que tem levado a ocupação residencial para áreas cada vez mais distantes dos centros urbanos. Ao mesmo tempo ocorre a proliferação de parcelamentos em módulos rurais, implantados nas zonas rurais dos municípios, que se convertem em condomínios rurais e encontram impedimentos para sua regularização, uma vez que os empreendimentos com a finalidade de sítios de recreio, segunda moradias, somente são permitidos nas zonas urbanas e de expansão urbana.

Observa-se na atualidade que há várias novas modalidades de viver em áreas rurais que estão ganhando popularidade com a expansão de construções rurais, para segunda moradia das famílias urbanas de média e altas rendas em chácaras e sítios de lazer, e para população de baixa renda, que seus proprietários migram semanalmente para lazer e descanso, com maior flexibilidade de tempo e divertimento com amigos e a família.

As dificuldades crescentes do mercado de trabalho e de aquisição de casa própria, as facilidades de mobilidade tem feito com que o meio rural seja uma opção de moradia cada vez mais interessante para os cidadãos, ou seja, meio rural como espaço de moradia -, com novas funções além da produção e da ampla difusão das técnicas; o rural vem progressivamente recebendo as redes de equipamentos coletivos além da possibilidade de saborear o “natural do campo”, sem se privarem das vantagens da cidade. Esta são apenas algumas das muitas maneiras pelas quais as pessoas estão buscando e adotando a vida no rural, temos a considerar também: teletrabalho e coworking rural, turismo rural e ecoturismo e permacultura.

Mesmo que este tipo de assentamento rural esteja presente há tempos nas bordas dos perímetros urbanos e no modo de vida do brasileiros, os avanços tecnológicos, o envelhecimento rápido da população, o aumento da renda familiar; o estresse urbano traz uma ressignificação para os mesmos e sendo assim, a discussão do tema é renovado e ainda há poucas reflexões sobre o assunto, o que evidencia lacunas de pesquisa, dentre os subtemas e características identificados na literatura internacional, os condomínios rurais evidenciam diversidade entre as atividades agropecuárias.

Percebe-se pelos estudos existentes que na visão de quem adquire tais espaços rurais a principal motivação é a busca pelo conforto presente das cidades, associado à tranquilidade do campo ou espaço rural e ainda uma possibilidade de retorno às origens como forma de vir a ter a qualidade de vida interiorana perdida. Este sonho de retornar às origens gerou e ainda gera avanços no mercado imobiliário de compra e venda de sítios e chácaras ao redor dos grandes centros urbanos.

Os argumentos que legitimam as responsabilidades dos incorporadores e compradores para a implantação de um condomínio rural, segundo um contrato de compra e venda de um lote no município de Uberlândia, são:

1. Não há no condomínio rural de lotes, efetivamente, um fracionamento de uma gleba em glebas menores, autônomas e independentes, mas apenas uma divisão jurídica em unidades autônomas que, ao mesmo tempo, são integradas e vinculadas ao todo (condomínio), não podendo dele se desvincilhar., como por exemplo um lote de 801m² que faz parte de uma gleba de 133,29488 hectares no município de Uberlândia;
2. A venda do lote geralmente é parcelada, com uma entrada- dividida em três prestações e o saldo devedor dividido em 120 prestações mensais, com reajustes anuais, com inadimplência por três meses consecutivas, o comprador perderá direito de acesso ao lote. que voltará para o domínio e posse dos vendedores/incorporadores;

3. As obrigações dos vendedores/incorporadores listadas no contrato de compra e venda com relação à instalação de benfeitorias, que deveriam ser entregues em 36 meses após a implantação do empreendimento são: água encanada em todo o loteamento, até a entrada do lote; energia elétrica; vias de acesso do loteamento cascalhadas; fechamento de todo o entorno do loteamento com cerca de arame liso e postes de eucalipto; paisagismo na entrada de portaria; iluminação pública em todo arruamento interno do condomínio e uma área comum composta de salão de eventos, um bar restaurante, pista de caminhada, um lago artificial, um campo de futebol, quiosques e mesas; pergolado , paisagismo interno;

4. A instalação de serviços e água, sem indicar nada sobre esgotamento sanitário e pluvial, é transferida para os órgãos públicos – municipais, estaduais e federais – para emissão, licença e aprovação dos projetos, mesmo que seja público que a responsabilidade de aprovação de condomínios de lotes rurais seja do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA);

5. As obrigações dos compradores com relação à realização de benfeitorias são inúmeras que vão desde a aquisição de hidrômetros de água, padrão e medidores de energia elétrica e instalação de fossa séptica de acordo com normas regulamentadoras; cercamento do lote; proibição de perfuração de cisternas no lote até a proibição de criação de pequenos e grandes animais em escala comercial. Ainda é proibido a destinação dos lotes para fins religiosos, ONGS, centros de treinamento, albergues, centro de recuperação de pessoas, asilos e outros;

6. O “comprador” deve respeitar as deliberações dos órgãos fiscalizadores de conservação e proteção do meio ambiente.

Podemos observar pelas condições apresentadas e pelas falas dos entrevistados, que tanto para os incorporadores como para os compradores, várias das propostas apresentadas estão impedidas por força de lei; pelos conflitos

existentes à medida do crescimento da ocupação populacional e do não cumprimento dos benefícios propostos e obrigações elencados nos contratos, também pelas mudanças na administração e venda dos lotes; troca de administradores; falecimento dos proprietários da gleba, etc.

Quando analisamos os contratos e observamos a dinâmica de crescimento destes empreendimentos dispersos pelo território municipal; podemos dizer que futuro desses condomínios rurais depende de uma variedade de fatores no seu interior bem como entorno tais como investimentos em infraestrutura, acesso a serviços básicos, desenvolvimento econômico sustentável e preservação da identidade cultural e dos recursos naturais locais. Além disso, políticas governamentais que visam equilibrar o desenvolvimento entre áreas urbanas e rurais, bem como promover a inclusão social e econômica nas comunidades rurais, são essenciais para garantir um futuro sustentável para essas áreas

No município de Uberlândia, os condomínios rurais foram implantados sem respeitar a relação à legislação vigente, em sua maioria com o parcelamento do solo em áreas de 250 m² e 2.000 m². O vínculo jurídico estabelecido entre o empreendedor e comprador se deu apenas por um contrato de compra e venda, os chamados “contratos de gaveta”, sem efeito no âmbito jurídico, que não permite ao comprador fazer o registro do imóvel. Esse não é informado pela empresa imobiliária sobre a legislação aplicável, ao contrário são omitidas informações que dificultariam a venda, ou seja, de um lado têm compradores desinformados, movidos pelo sonho da casa de campo, e do outro, empreendedores ambiciosos e corretores omissos.

A expansão no número de parcelamentos irregulares e clandestinos rurais foi objeto de investigação do Ministério Público de Minas Gerais em parceria com a Polícia Civil de Minas Gerais, a Polícia Militar do Meio Ambiente de Minas Gerais e a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SEPLAN) da PMU. Denominada “Operação Terra Prometida”¹, a apuração

¹ A operação também é referenciada como “Desbravamento da Terra Prometida” ou “Terra sem lei”.

revelou um esquema ilegal de comercialização de loteamentos na área rural de Uberlândia, principalmente na região de Miranda e nos acessos para os municípios de Prata e Araxá.

A operação identificou que os grupos atuavam também em outros municípios do Triângulo Mineiro, como Araguari, Estrela do Sul, Tupaciguara e Uberaba. O portal *GI*² publicou que aproximadamente 2 mil lotes foram comercializados cujo lucro foi superior a R\$50 milhões.

A Operação Terra Prometida abriu os olhos da população sobre as áreas clandestinas e/ou irregulares; pessoas foram punidas por seus atos; NAP-CI intensificou a fiscalização; sistema de multa está em funcionamento e está agindo. O núcleo está fortalecido e ampliado para fiscalização (M. J.³ em 08 de fevereiro de 2024 ao ser perguntado sobre a diminuição na identificação de loteamentos clandestinos e irregulares).

Acredita-se que o período estável se deu em razão de dois fatores: o sucesso da operação em que tiveram diversas pessoas foram presas, multadas e autuadas e a pandemia. Ao ser questionado sobre o retorno do fracionamento inadequado dos lotes, o servidor informou que os núcleos envolvidos ampliam as análises e fiscalizações. Após a operação, o MPMG passou a se preocupar com as possibilidades de regularização das áreas.

A ação mais efetiva foi proibir a criação de novos loteamentos rurais, enquanto aqueles já existentes continuam ainda com os mesmos problemas relacionados à regularização fundiária; precariedade no saneamento ambiental; falta de energia elétrica ou implantação de redes de energias clandestinas; precariedade na mobilidade; demarcação de áreas de preservação, moradias construídas sem apoio técnico e riscos de perder a propriedade; entre outros problemas de difícil solução.

2 Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2019/01/25/operacao-combate-pratica-de-loteamentos-clandestinos-na-zona-rural-de-uberlandia.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2024.

3 Depoimento colhido com o servidor público da Prefeitura Municipal de Uberlândia.

A administração municipal vem atuando na identificação dos loteamentos fazendo visitas técnicas e recebendo solicitações de regularização fundiária e, para tal, atualizou a legislação e elaborou um manual de orientação de acordo com a Lei nº 670/2019.

Grande parte dos 159 loteamentos existentes na Zona Rural de Uberlândia não podem ser considerados sítios de recreio uma vez que não obedecem às diretrizes de parcelamento, tendo em vista que não atendem a área mínima do lote e, ao menos inicialmente, não situam em área de urbanização específica e ainda há loteamentos que não passaram pela aprovação do Poder Público municipal, conforme solicitado no Art. 6º da Lei nº 523/2011.

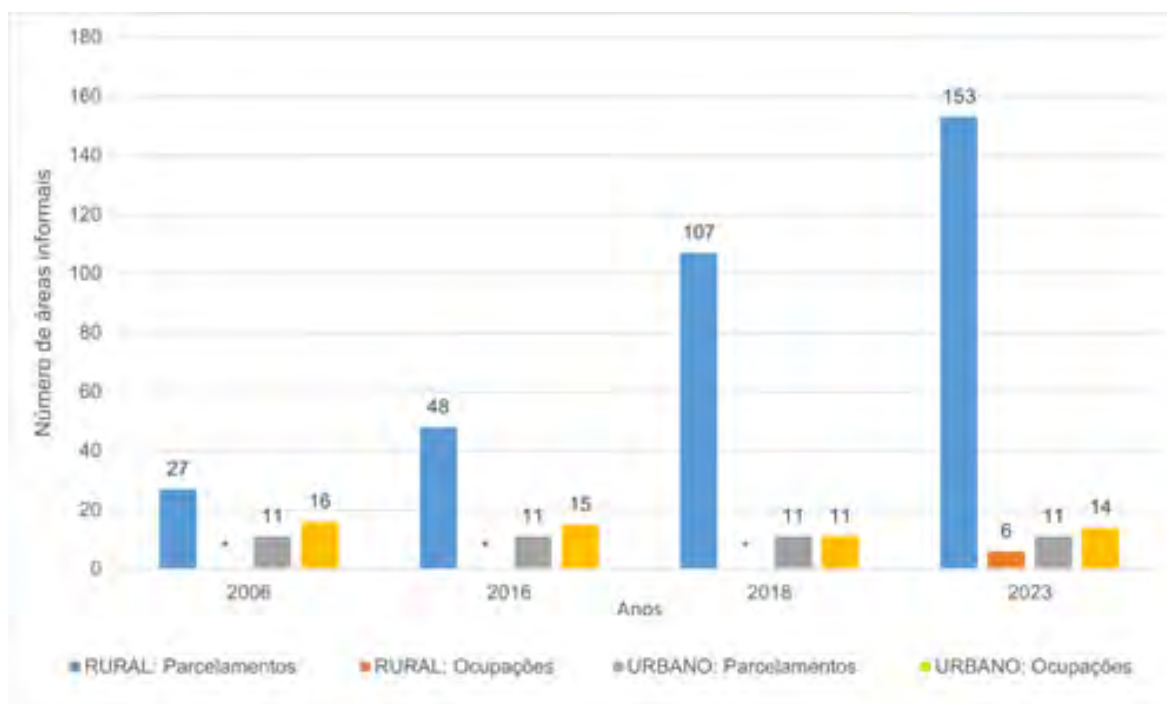
Os loteamentos de gênese ilegal de Uberlândia são majoritariamente resultantes da divisão de glebas em frações não ideais ao estabelecido pela prefeitura – como áreas rurais comercializadas como lotes urbanos. São classificados como loteamentos irregulares, quando não respeitam as diretrizes gerais de loteamentos definido pelo órgão público responsável ou loteamentos clandestinos, gerados pela comercialização não registrada dos lotes ou ainda pelos assentamentos urbanos de movimentos de luta pela reforma urbana. Esses fatores preocupam o Poder Público e sociedade além de distorcerem o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor como seu principal instrumento, pois em princípio deveriam assegurar a função social da cidade e da propriedade (SOARES, SOUZA, SOUZA, 2020).

O instrumento legal para a regularização do solo, seja ele rural ou urbano, é a Reurb que estabelece um conjunto de medidas jurídicas, urbanísticas e ambientais destinadas à incorporação dos núcleos urbanos informais ao ordenamento territorial urbano e à titulação de seus ocupantes (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2017). Pode ser considerada um marco da política fundiária visto que possibilita a desburocratização, procedimentos de regularização, ampliando as possibilidades e a escala de atuação das prefeituras e dos cartórios de registro de imóveis.

No que diz respeito às informalidades espaciais presentes no município de Uberlândia, de acordo com as informações do Núcleo de Análise de Parcelamentos Clandestinos ou Irregulares (NAPCI) e (Núcleo de Fiscalização

do Parcelamento Clandestino ou Irregular do Solo (NFPCIS) ligados a SEPLAN da PMU foram identificadas 159 modalidades de informalidade, sendo 153 parcelamentos clandestinos e irregulares e 6 ocupações (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023) com uma população estimada de aproximadamente 40 mil pessoas, considerando quatro pessoas por família nos parcelamentos clandestinos e irregulares de Uberlândia, como pode ser observado no Gráfico 1, entre 2006 e 2023, período de maior expansão destes estabelecimentos rurais.

Gráfico 1 – Uberlândia – MG: Evolução na identificação de áreas informais (2023)



Fonte: PMU (2006, 2016); NAPSÍ (2018); NAPSÍ (2023). Organização: SOUZA (2024)

O Quadro 1 a seguir identifica a situação das informalidades rurais e urbanas em Uberlândia no final de 2023.

Quadro 1 – Uberlândia – MG: Quantidade de áreas informais por modalidade (2023)

Zona	Modalidade	Quant.
Rural	Ocupações	6
	Parcelamentos clandestinos e irregulares	153
Urbana	Ocupações	6
	Parcelamentos clandestinos e irregulares	11
de Expansão Urbana	Ocupações	8

Fonte: Autores.

Historicamente, a especulação imobiliária e a irregularidade fundiária sempre foram lucrativas para o município, tendo em vista a concentração de terras ruais e urbanas; o poder das elites locais e seus representantes entre o Poder Público Municipal e os promotores imobiliários.

Desde a década de 1930 já observávamos este processo de especulação imobiliária na cidade com lançamentos de loteamentos urbanos em número muito maior do que o crescimento populacional, na década de 1960, quando foi lançado o Santa Mônica , naquele momento existiam três lotes para cada habitante da cidade, com apenas arruamento e não existiam legislações que regulassem o solo urbano, apenas os Códigos de Obras e Posturas eram vigentes e na área rural tinha sido aprovado, em 1964, o Estatuto da Terra.

No que diz respeito ao parcelamento clandestino ou irregular do solo, há um levantamento do valor venal dos lotes, sem considerar juros e atualizações da moeda nacional para o ano de 2018 (vide Tabela 1). É preciso lembrar que os terrenos foram vendidos com uma entrada e parcelamentos de até 120 mensalidades atualizadas ano a ano e seus preços variavam segundo sua localização, área dos terrenos, benfeitorias que seriam implantadas; oferecimento de serviços públicos, especialmente os de transporte. Os valores apresentados são referentes a um período anterior à Pandemia do Covid-19 com indicadores de baixa inflação.

Tabela 1 – Uberlândia – MG: Exemplos de Valores médios de loteamentos clandestinos e irregulares (2018)

Loteamento	Área lote (m ²)	Valor (R\$) médio
Chácaras Lagoa dos Peixes	800	73.800,00
Chácaras Paraíso	1.000	70.000,00
Mirante do Miranda I	<1.000	50.000,00
Mirante do Miranda II	<1.000	35.000,00
Chácaras Bela Vista	<1.000	33.000,00
Recanto da Natureza	<1.000	30.000,00
Boa Vista/Perobas	1.000	26.000,00

Fonte: (SOARES, SOUZA, SOUZA, 2020).

Soares, Souza e Souza (2020) apontam que, conforme conversa com moradores, na Chácara Lagoa dos Peixes, a média de valor por lote girava em torno de R\$60.000,00 à vista, enquanto parcelado em 120 meses havia um incremento de, aproximadamente, 15% do valor. Se considerar que pelo menos 80% dos lotes foram vendidos – informação repassada por mais de um adquirente de lote – nessa faixa, os loteadores conseguem lucro bruto de R\$ 24.000.000,00 em um único empreendimento.

A pergunta que se faz é: será que se a área fosse loteada conforme o módulo rural, o “lucro” seria o mesmo? Claro que não está se considerando aqui os gastos com o empreendimento, mas sabido que se trata de um loteamento clandestino justamente porque não atende as diretrizes e determinações do órgão competente, entende-se que não houve grandes gastos com projetos e técnicos responsáveis. Caso respeitado o módulo rural, ao invés de 600 lotes seriam 30 lotes para venda (SOUZA, 2020).

São questões que envolvem conflitos pela terra; inexistência de efetivo conhecimento dos compradores; mudança na administração do condomínio; falecimento de proprietários e incorporadores durante o processo de transferência legal da gleba; interesses políticos, além do impedimento legal para sua ocupação entre outros.

Considerações Finais

A existência de “antigas novas” formas de expressão do campo e da cidade se apresenta como uma provocação para a gestão urbana em seu ordenamento territorial, nesse sentido esse estudo apresenta reflexões que sejam capazes de provocar debates sobre a problemática da (re)produção de condomínios rurais em Uberlândia, que a nosso ver serão possíveis caso haja reformulações das políticas de planejamento urbano e territorial que absorvam as mudanças recentes no espaço e não uma omissão ou negligência por parte do poder público. É um desafio posto para o planejamento territorial, conciso e verdadeiro as proposições do Estatuto da Cidade e do plano diretor, cujo maior objetivo é evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

Ao final, concluímos que, no que diz respeito aos condomínios rurais de alta renda consolidados até 2024, os chamados chácaras, sítios de veraneio ou segunda moradia, a situação continua incerta e inconclusa em alguns casos, inclusive para novos empreendimentos que continuam sendo implantados em áreas com amenidades, próximos de lagos e represas. Nos loteamentos vendidos de forma clandestina e ilegal, para populações de baixa e média renda, continua a mesma situação de irregularidade e de condições de vida muito precárias. Podemos até afirmar que ali está sendo efetivado um urbanismo informal no espaço rural, pelas suas características físicas, pela paisagem dispersa e por todas as precariedades de um tempo na vida rural que não existe mais na região estudada.

A expansão dos condomínios rurais aprofunda os efeitos da fragmentação no território municipal, seja pela diferenciação da renda; localização do empreendimento; dotação de infraestrutura e serviços. Cinco pontos reforçam essa compreensão:

- a. Tendência de atuação de um mercado imobiliário irregular e clandestino de um lado e, de outro, voltado para empreendimentos para atender a demanda da segunda moradia para o lazer e turismo de águas doces, vinculada às condições de renda;
- b. A existência dos condomínios rurais não impacta o entorno, o que encontramos nos estudos e visitas técnicas foi apenas a continuidade destes empreendimentos ou envolvimento dos proprietários com a qualidade dos serviços oferecidos;
- c. Os impactos ambientais precisam ser considerados, especialmente em relação à gestão e ao acesso aos recursos hídricos; coleta de lixo; instalação de fossas sépticas, arborização; manutenção de áreas de preservação ambiental;
- d. Regularização fundiária;
- e. Modo de vida.

Enfim, os condomínios rurais, distantes de um modelo perfeito de vida no campo, revelam que o destaque no lazer e recreação é resultado de um investimento do mercado imobiliário que promete oferecer uma experiência diferencial de apropriação do tempo e do espaço na periferia das grandes e médias cidades.

De fato, essa é uma situação ainda difícil para o planejamento territorial enfrentar quanto aos usos dessa urbanização informal, rarefeita e dispersa e, muito ainda tem que ser pesquisado para identificar as necessidades em se qualificar essas áreas que não se definem nem como rurais e nem como urbanas. Só sabemos que ainda há um longo caminho a ser percorrido e investigado para que possamos compreender este processo e para tanto apontamos temas para possíveis estudos:

1. Novas escalas de estudo, considerando a busca de parâmetros que definam os limites físicos; as fronteiras funcionais; o sentido transitório de um espaço e tudo aquilo que demarca as “peças urbanas” e as articula entre si e ao território que as contém;

2. A natureza e intensidade dos fluxos entre a cidade e seu entorno rural;
3. Os indicadores de qualidade de vida, ou seja, geração de um conjunto de fatores capazes de satisfazer as necessidades da população em educação, saúde, trabalho, recreação, habitação e segurança;
4. Relações de vizinhança e formas de viver/morar nos condomínios rurais;
5. Questão da preservação ambiental e a transformação da paisagem rural;
6. Papel dos agentes econômicos e da administração municipal para construção de cenários futuros nos aglomerados;
7. Morfologia urbana e novos parâmetros das atividades no território.

Por fim, é preciso considerar que da região ao condomínio rural, todas as escalas urbanas são hoje objeto de análise e demandam uma posição clara nas pesquisas urbanas, pois a sua complexidade está a capacidade de distinguir os novos elementos da organização territorial contemporânea.

Referências

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **REURB** - Regularização Fundiária Urbana e a Lei nº 13.465, de 2017. 2017. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNH/ArquivosPDF/Publicacoes/cartilha_reurb.pdf. Acesso em: 04 fev. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA (PMU). **Loteamentos clandestinos ou irregulares em Uberlândia**. 29 dez. 2023. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/planejamento-urbano/loteamentos-irregulares/>. Acesso em: 18 fev. 2024.

SOARES, Beatriz Ribeiro; SOUZA, Josimar dos Reis de; SOUZA, Tatiana Silva. Relações entre rural e urbano na sociedade contemporânea. In: Carlos Alexandre de Bortolo; Gustavo Henrique Cepolini Ferreira. (Org.). **Cidade-Campo no Brasil: dinâmicas e contradições**. 1 ed. São Paulo - SP: Entremares, 2020, v. 1, p. 23-36.

UBERLÂNDIA. **Lei Complementar nº 523, de 07 de abril de 2011.** Dispõe sobre o parcelamento do solo do município de Uberlândia e de seus distritos e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberlandia/lei-complementar/2011/53/523/lei-complementar-n-523-2011-dispoe-sobre-o-parcelamento-do-solo-do-municipio-de-uberlandia-e-de-seus-distritos-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 18 fev. 2024.

UBERLÂNDIA. **Lei Complementar nº 670, de 2 de maio de 2019.** Dispõe sobre o Programa de Regularização de Núcleos Urbanos Irregulares – PROURBI no município de Uberlândia e seus distritos. Disponível: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberlandia/lei-complementar/2019/67/670/lei-complementar-n-670-2019-dispoe-sobre-o-programa-de-regularizacao-de-nucleos-urbanos-irregulares-prouربي-no-municipio-de-uberl-ndia-e-seus-distritos>. Acesso em: 18 fev. 2024.

UBERLÂNDIA. **Lei Complementar nº 738, de 17 de outubro de 2022.** Disciplina a regularização de núcleo urbano informal clandestino consolidado em áreas particulares nos termos do artigo 40 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 e suas alterações, e altera as leis complementares nºs 523, de 7 de abril de 2011, e suas alterações e 670, de 2 de maio de 2019, e suas alterações. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberlandia/lei-complementar/2022/74/738/lei-complementar-n-738-2022-disciplina-a-regularizacao-de-nucleo-urbano-informal-clandestino-consolidado-em-areas-particulares-nos-termos-do-artigo-40-da-lei-federal-n-6766-de-19-de-dezembro-de-1979-e-suas-alteracoes-e-altera-as-leis-complementares-n-s-523-de-7-de-abril-de-2011-e-suas-alteracoes-e-670-de-2-de-maio-de-2019-e-suas-alteracoes>. Acesso em: 18 fev. 2024.

CAPÍTULO 5

REFLEXÕES SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE 15 MINUTOS COMO SUBVERSÃO AO “CARROCENTRISMO” DO URBANISMO MODERNISTA

Vitor Colleto dos Santos

Doi: 10.48209/978-65-5417-390-5

Introdução

Pensar e desenvolver ações e políticas de planejamento em benefício da melhoria das condições de (re)produção da vida em um determinado território é de grande relevância para a Geografia e os(as) profissionais desta área de estudo. No que tange ao planejamento urbano, tem-se tornado indispensável a elaboração de planos, programas e projetos que visem tornar a cidade um espaço cada vez mais adequado, digno e sustentável para a vida urbana diária de seus habitantes. Destarte, tão necessário quanto à execução de ações e políticas de planejamento é também a tarefa de refletir acerca do que está por trás de cada uma dessas ações e políticas, isto é, o que constitui a sua base com relação aos conhecimentos e às doutrinas que lhes fundamentam.

Desse modo, sendo o planejamento, sobretudo em se tratando do planejamento urbano, um campo de estudos interdisciplinar, a Geografia possui muito a contribuir por investigar as relações entre sociedade e natureza que ocorrem no espaço geográfico e por possuir conceitos, categorias, teorias, métodos e

técnicas que auxiliam a pensar e agir na construção de cidades que sejam capazes de proporcionar às pessoas viverem bem. Daí um dos motivos do grande teórico do planejamento Carlos Matus, em entrevista a Huertas (2006, p. 103), enunciar o que pode ser tomado como uma máxima: “[...] la planificación resulta de una mediación entre el conocimiento y la acción”.

Então, da necessidade do planejamento orientar a intervenção no território a partir da intersecção entre conhecimento e ação, é que se deflagra a importância da disciplina 2GEO298 - Planejamento Urbano e Regional, ofertada no primeiro semestre letivo do ano de 2024 no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina. Na disciplina, foram realizadas reflexões, discussões, leituras e outras atividades que, estando as aulas organizadas sob o formato de seminários, contribuíram no sentido de oferecer os conhecimentos teóricos e práticos acerca do planejamento urbano e regional. Para tanto, ao longo das aulas da disciplina, foram trabalhados conteúdos, textos e autores(as) que se dedicam a entender o planejamento urbano e regional sob diferentes aspectos.

A critério de informação, os temas abordados na disciplina podem ser sistematizados em três eixos temáticos. Primeiramente, as diferentes concepções de gestão e planejamento urbanos no campo científico e seus efeitos na prática, a começar pelas tradicionais e avançando na diversidade de teorias que analisam sob outras bases doutrinárias. Ademais, as políticas e os planos de intervenção no território com destaque para o Estatuto da Cidade (2001), os Planos Diretores Municipais e outros das esferas pública e privada. Por fim, as interpretações sobre o planejamento regional. Ainda, não é possível esquecer, foi destacada a participação social nas políticas públicas de planejamento urbano e regional.

Nesse ínterim, o presente texto trata-se de um trabalho submetido inicialmente para a avaliação da referida disciplina. Para tanto, consistiu no exercício de diálogo com os conhecimentos apreendidos no decorrer da mes-

ma e outros textos que se fizeram necessários para a produção. Com base nisso, justifica-se a escolha em trabalhar os assuntos e/ou conceitos associados especificamente ao planejamento urbano com base no conceito de “cidade de 15 minutos” o qual, por sua vez, tornou-se símbolo do planejamento e gestão da cidade com foco nas pessoas e fugindo dos ditames tradicionais como o urbanismo modernista.

Tem-se, então, o objetivo desse trabalho como sendo refletir sobre o conceito de cidade de 15 minutos, desde a sua gênese até as suas potencialidades para pensar as cidades para as pessoas. Cabe informar que esse objetivo será atendido pela discussão sobre a cidade de 15 minutos e terá como ponto de partida as premissas do urbanismo modernista sobre o planejamento urbano. Isto, pois, quer-se demonstrar o planejamento urbano da cidade de 15 minutos como sendo um conceito que visa a superação da doutrina modernista e, com isso, an-garia responder: pode ser, a cidade de 15 minutos, considerada uma alternativa ao “carrocentrismo” capitaneado pelo urbanismo modernista?

Metodologia

Metodologicamente, este trabalho trata-se de uma pesquisa teórico-reflexiva, com natureza conceitual e caráter exploratório, visando a realização de duas etapas. Primeiramente, interessa para a pesquisa o diálogo com a literatura científica trabalhada na disciplina da qual se destaca o texto de Nygaard (2005), que resgata algumas das concepções tradicionais de planejamento e a verificação de sua aplicabilidade na realidade brasileira, a qual se dá ênfase a do urbanismo modernista que serviu de inspiração para muitos documentos norteadores de políticas públicas no âmbito do planejamento urbano.

Nesse sentido, interessa reconhecer que o urbanismo modernista concretizou a sua disseminação internacional graças à Carta de Atenas. Isso porque foi esse documento, redigido no ano de 1933 por Le Corbusier no IV CIAM¹ em Atenas, que:

¹ Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.

sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista, também chamado de Urbanismo Funcionalista. Nela estão incorporadas as contribuições de mais de um século de arquitetura, incluindo desde as propostas do socialismo utópico até as da Bauhaus, passando por Morris, Howard e Tony Garnier, entre outros (Le Corbusier, 1993, s/p).

Ademais, esse urbanismo enuncia, nas palavras do próprio Le Corbusier na mesma carta:

a obrigatoriedade do planejamento regional e intra-urbano, a submissão da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização dos componentes e a padronização das construções, a limitação do tamanho e da densidade das cidades, a edificação concentrada porém adequadamente relacionada com amplas áreas de vegetação. Supunha ainda o uso intensivo da técnica moderna na organização das cidades, o zoneamento funcional, a separação da circulação de veículos e pedestres, a eliminação da rua-corredor e uma estética geometrizante. A habitação era o elemento primordial de suas preocupações [...] (Le Corbusier, 1993, s/p).

Assim, tendo em mente as premissas do urbanismo modernista que compuseram as políticas e planos de gestão das cidades desde o período Entre-guerras no século passado, é que a segunda etapa do trabalho está interessada em estudar o conceito de planejamento urbano da “cidade de 15 minutos”, uma vez que, estando pautada na ótica da mobilidade urbana, promete “revolucionar” as formas de conceber a cidade (para as pessoas) e, portanto, pode se inserir em um movimento de construção de um novo urbanismo para as cidades. Nesta análise, serão estudadas obras que abordam esse “novo” conceito, buscando esclarecer quais são as intencionalidades da proposta e de quais são as suas potencialidades para os diferentes contextos urbanos do planeta.

O Planejamento Urbano Segundo o Urbanismo Modernista e o “Carrocentrismo”

Quando falamos em planejamento urbano, são diferentes as acepções teóricas que emergem na tentativa de criar e desenvolver um conceito que apresente uníssono o que é esperado desta importante tarefa de pensar as cidades.

Sendo assim, o resultado é a verificação na realidade de uma diversidade de concepções de planejamento que, de uma ou de outra forma, acaba por influenciar a gestão urbana. Constatada uma ampla gama de concepções de planejamento, Nygaard (2005) na obra intitulada “Planos diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária” discorre a respeito de quatro doutrinas que impacta(ra)m os planos diretores no Brasil cada qual em sua época ou, até mesmo, atravessando épocas.

As quatro doutrinas analisadas por Nygaard (2005) e os seus impactos no planejamento urbano brasileiro, sobretudo com relação aos planos diretores municipais, são: a do positivismo, do urbanismo modernista, do Padre Lebreton e do SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) de 1964 a 1974. Vale dizer que essas doutrinas, embora não sejam restritas ao planejamento, contribuíram para o empreendimento de ações e políticas de planejamento urbano em suas épocas históricas e, inclusive, em alguns casos permanecendo até os dias atuais.

No entanto, para os propósitos que se pretende cumprir neste trabalho, pretende-se focalizar as discussões em torno do urbanismo modernista cujas formulações e teses incidiram sob diferentes aspectos do planejamento urbano em grande maioria das cidades brasileiras e mundiais, desde a forma urbana até as funções e mecanismos de gestão que foram incorporados às cidades por via do urbanismo modernista. E não é preciso ir tão longe para verificarmos essa influência.

O município de Londrina (Paraná - Brasil) quando tomado a forma urbana de sua área central, pode ser tido como a representação das intencionalidades do urbanismo modernista uma vez tendo esta concepção refletido em seu planejamento. Tão logo a precisão geométrica de suas quadras centrais que lembram um tabuleiro de um jogo de xadrez, bem como a época de fundação da cidade, remete-se ao período de maior fervor dos ideais modernistas em diversos âmbitos da sociedade. Outro exemplo é Brasília (Distrito Federal - Brasil),

cidade planejada para ser a nova capital federal e abrigar as mais altas autarquias políticas no Brasil central, que tem o icônico Plano Piloto e as cidades satélites nas margens como a expressão máxima do conceito de planejamento urbano que estava designado em tempos de desenvolvimentismo, industrialização, urbanização e “Bossa Nova”.

Londrina e Brasília são cidades que têm em comum a influência do urbanismo modernista. Urbanismo modernista que significou um marco para o planejamento urbano, sobretudo no período imediatamente após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), e que teve como principal representante o arquiteto Le Corbusier.

Isso ocorreu porque, conforme explica Nygaard (2005, p. 71),

os avanços tecnológicos, as mudanças nas estruturas econômicas frente ao desenvolvimento da produção industrial e o progresso científico que ocorreu na segunda metade do século XIX, abriram novas possibilidades de domínio do espaço. A clara insuficiência das estruturas e dos espaços urbanos para receberem tanto um trânsito mais intenso quanto novas instalações urbanas – gás, eletricidade, telefone, transportes públicos sobre trilhos –, não produziram apenas novas ideias para as mesmas [...], mas tiveram uma ampla e profunda repercussão cultural, inspirando, entre 1870 e 1920, inúmeros movimentos na pintura, na escultura, na música e na literatura (Nygaard, 2005, p. 71).

Diante desse contexto de significativas transformações da cultura até a política ao passo em que se engendrava a “modernidade”; isto, pois, a “modernidade” implica necessariamente “[...] uma mudança econômica, social, cultural e política, indispensável ao progresso tecnológico e ao desenvolvimento” (Vale, 2012, p. 13). Era preciso, portanto, inovar as cidades de modo que elas acompanhassem tais mudanças. No entanto, qual a forma de “inovação” que foi pretendida pelos urbanistas modernistas?

Sendo a inovação intimamente atrelada à ideia de desenvolvimento (Vale, 2012), os teóricos do urbanismo modernista, em especial Le Corbusier, pretendiam desenvolver as cidades segundo os seus preceitos de forma a não apenas ignorar qualquer influência que houvesse do passado como considerar

a cidade uma “toalha branca”, para utilizar uma expressão de Nygaard (2005). E mais: pautado em uma ideologia progressista e racionalista, Le Corbusier fazia acreditar que, com o urbanismo modernista sendo aplicado nas cidades, os problemas urbanos até então existentes haveriam de ser rapidamente resolvidos, bastando a figura de um bom arquiteto e sem a necessidade da mediação do político (Nygaard, 2005).

Ademais, “Le Corbusier entendia o exame da cidade como um trabalho científico” (Nygaard, 2005, p. 74). Como fruto dessa interpretação cientificista para além de racionalista e progressista de conceber a cidade, criam-se cidades que atenderiam aos ensejos da “modernidade” por causa de um ideal de ordem que seria alcançado a partir de sua especialização em zonas altamente diferenciadas. Ou seja, além de desgarradas do passado, têm-se cidades funcionalistas como se fossem uma esteira de montagem da produção taylorista-fordista.

Para Le Corbusier, seriam quatro as funções que a cidade modernista precisaria atender: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular (Nygaard, 2005). Essas funções resultariam, portanto, em “[...] uma composição de zonas, cada uma contendo, de forma exclusiva, unidades de habitação e seus prolongamentos, unidades de trabalho, unidades de escritórios, centro de negócios, unidades de lazer, interligadas por unidades de circulação” (Nygaard, 2005, p. 80).

Interligadas por unidades de circulação. Este é o ponto que se quisera chegar, uma vez que o objetivo desse urbanismo era construir uma espécie de “cidade ideal” para “novos” homens que não eram sujeitos senão trabalhadores da indústria. A cidade para os modernistas, assim, deveria atender aos interesses da indústria prioritariamente e no que tange aos trabalhadores da indústria, estes deveriam ser contemplados somente no que diz respeito a como chegar ao trabalho pelas vias de circulação. Daí o fato da cidade modernista ser, também, uma cidade geométrica - como o “tabuleiro de xadrez” de Londrina -, a fim de facilitar a circulação pelos automóveis, o “carrocentrismo”. Eram os carros, assim como a indústria, os símbolos mais expressivos da modernidade de um

mundo que começara a se urbanizar em decorrência da produção industrial que cada vez mais requeria mão de obra.

Partindo dessas premissas do urbanismo modernista e que em 1933 foram asseguradas pela Carta de Atenas, é que se busca investigar outro conceito de planejamento urbano que não esteja pautado no “carrocentrismo” nem, tampouco, nos desígnios de homogeneizar a cidade em unidades funcionais (Nygaard, 2005). Mas, sim, que priorize as pessoas enquanto agentes de/em transformação no espaço e que, de fato, constroem a cidade. Por isso, a próxima seção revela a cidade de 15 minutos como uma experiência de planejamento urbano que contribui para a crítica às teses do urbanismo modernista e, talvez, para a sua subversão.

Para (Re)Pensar o Planejamento Urbano: A Mobilidade Urbana e a Cidade de 15 Minutos

A questão da mobilidade urbana tem despontado como um assunto de interesse de gestores e planejadores urbanos, bem como da sociedade em geral. Isso porque ela envolve, essencialmente, o processo de ir e vir na cidade, ou seja, de não apenas circular como também o de sentir-se pertencido (ou não) à cidade pelo movimento. Nota-se o caráter atualíssimo do tema para os políticos, técnicos e especialistas que trabalham pela cidade em seus escritórios e gabinetes, e a sua expressão diária no acontecer da vida de toda a população, a qual também deve despertar para o planejamento urbano participativo. Logo, é situado em torno da mobilidade urbana que se quer inserir a discussão sobre a cidade de 15 minutos.

Assim, antes de buscar entender o que é a cidade de 15 minutos enquanto proposta para um planejamento urbano que promova “[...] uma discussão mais democrática e plural sobre a (re)formulação dos ambientes urbanos” (Nygaard, 2005, p. 68), é deflagrada a necessidade de esclarecer o conceito de mobilidade urbana. Em texto publicado em uma coletânea de obras que refletem sobre os

avanços nos planos diretores municipais após os primeiros dez anos do Estatuto da Cidade, Born (2011, p. 155) assevera que a mobilidade urbana:

é mais do que aquilo que se costuma chamar de “transporte urbano”, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade e a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metrô, bicicletas, pedestres etc.) e infraestrutura adequados para os deslocamentos intraurbanos (Born, 2011, p. 155).

A autora não apenas destaca o conceito de mobilidade urbana enquanto mecanismo fundamental para a inte(g)ração dos sujeitos na e com a cidade, como também está preocupada em analisar a maneira em que esse tema vinha sendo tratado nos planos diretores municipais após dez anos do Estatuto da Cidade². Em outras palavras, implicou no estudo sobre qual a atenção e importância que os municípios estavam dando à mobilidade urbana a partir de diferentes aspectos que lhe são concernentes, seja os meios de transporte (transporte coletivo, veículos motorizados, a pé e bicicleta), o sistema viário, a acessibilidade ou até mesmo a integração de regiões metropolitanas pela mobilidade (Born, 2011).

Compreensão de grande valia para pensar o planejamento urbano, haja vista que uma política de mobilidade urbana quando bem administrada e gerida produz uma série de resultados positivos que tornam a cidade, como apresentado pela mesma autora, mais equânime; mais justa e democrática; mais saudável; mais acessível; mais próxima; mais habitável; “eco-ativa”; segura; mais próspera; participativa (Born, 2011). Nota-se, porém, que não se tratam de simples adjetivações, ao contrário, são propósitos por uma cidade que permita às pessoas viverem bem e melhor.

Das contribuições de uma política de mobilidade urbana eficiente à cidade elencadas por Born (2011), empenha-se em destacar duas delas:

2 O Estatuto da Cidade é um importante marco legal para o planejamento e gestão urbanos no Brasil. Instituído pela lei federal nº 10.257, em 2001, o documento “[...] trata de reunir, por meio de um enfoque holístico, em um mesmo texto diversos aspectos relativos ao governo democrático da cidade, à justiça urbana e ao equilíbrio ambiental” (Maricato, 2010, p. 5).

Uma cidade mais acessível: sem congestionamentos e onde se potencializem os transportes públicos e os modos menos agressivos ao meio ambiente, para que o tempo e o deslocamento dos cidadãos se ajustem melhor às necessidades da população em relação às viagens para os locais de trabalho, estudo, serviços, lazer, etc.

Uma cidade mais próxima: onde se garanta o acesso aos serviços necessários da vida cotidiana, aproximando os bairros e reduzindo o número de deslocamentos forçados a lugares distantes (Born, 2011, p. 159 - grifos da autora).

São esses desígnios por uma cidade *mais acessível e mais próxima* que acabam por inspirar a proposta da cidade de 15 minutos, isto é, de que as pessoas possam viver a cidade e realizar as suas tarefas próprias da vida urbana de modo que o tempo de deslocamento ocorra em 15 minutos e que possa ser realizado a pé ou através de meios de transportes alternativos como a bicicleta, diminuindo a dependência dos automóveis em tráfegos na cidade e, por conseguinte, o “carrocentrismo”. Além disso, pensar a cidade para as pessoas, nesse caso sob o aspecto da mobilidade que aproxime e facilite o acesso aos lugares, contribui para melhorar as condições de vida urbana.

Daí a razão do conceito de planejamento urbano da “cidade de 15 minutos” se distanciar das teses doutrinárias do urbanismo modernista. Isso porque, se a cidade de 15 minutos entende a mobilidade para as pessoas, o urbanismo modernista coloca como centro da mobilidade na cidade os automóveis, o que se explica pela intenção de atender as necessidades da sociedade industrial-urbana que, no século XX, começara a se formar e que foi se revelando bastante dependente desses veículos com o passar do tempo.

Nessa seara, com a ideia ambiciosa de reduzir ou até eliminar os carros de ruas e avenidas da cidade, o conceito de planejamento urbano da cidade de 15 minutos é um investimento, porque objetiva oferecer tudo o que elas necessitam para as suas atividades diárias de forma a contribuir com a melhoria da qualidade de vida e do bem-estar. Cargnin, Santiago e Silva (2023, p. 7), em referência a Moreno (2016), enunciam que essas cidades precisam vislumbrar

cinco funções essenciais “[...] (a) morar, (b) trabalhar, (c) estudar, (d) cuidar da saúde, e (e) ter lazer e entretenimento”.

Com vistas a essas funções, a também conhecida “cidade de um quarto de hora” (em francês, “*la ville du quart d’heure*”) tem inspirado cidades do mundo inteiro a adotarem esse modelo em suas ações e políticas de planejamento urbano. O caso mais emblemático é, sem dúvida alguma, o de Paris que desde 2020, época da campanha de reeleição da prefeita Anne Hidalgo³, vem se apropriando do conceito criado em 2016 pelo colombiano Carlos Moreno, professor da Universidade Paris Panthéon-Sorbonne, a fim de melhorar o acesso aos equipamentos urbanos básicos para a vida da população e as formas de viver na cidade sob o foco da mobilidade.

Nas palavras do professor Carlos Moreno que elaborou o conceito, embora a ideia exista desde 1920, a cidade de 15 minutos:

é ter o ser humano no centro de tudo. É ter o coração da cidade no coração do homem. Os serviços acessíveis a todos a menos de quinze minutos, a pé ou de bicicleta. É a natureza, a biodiversidade perto de nós. Ruas para pedestres, com muito verde. Com baixa circulação. As escolas abertas para os moradores locais. A cidade de quinze minutos é um local e várias utilidades. É trocar a dificuldade de deslocamento por uma mobilidade escolhida. [...] É poder circular mais livremente, aproveitando o seu entorno. É a cidade para todos (Matéria de Capa, 2020).

Assim, ao passo que aproxima as distâncias e torna a vida urbana mais acessível a todos em um tempo de quinze minutos levando em consideração as dimensões de densidade, proximidade, diversidade e digitalização (Cargnin, Santiago e Silva, 2023), essa proposta não somente constitui uma nova forma de produção da cidade atenta à “[...] diversidade de situações, de espaços, de modos de vida” (Ascher, 2012, p. 107), mas também dialoga com a promoção da mobilidade urbana sustentável, pois busca:

[...] o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e a circulação de pedestres, eliminem ou reduzam a segregação espacial, contribuam para a inclusão social e se preocupem com a sustentabilidade ambiental (Born, 2011, p. 159).

3 Sobre a cidade de 15 minutos e a campanha de reeleição de Anne Hidalgo à prefeitura de Paris: <https://www.ecycle.com.br/cidade-de-15-minutos/>.

Ademais, outro ponto que merece destaque ao falarmos das cidades de 15 minutos diz respeito aos benefícios para com o meio ambiente de que são capazes de proporcionar. Em um contexto em que cada vez mais as mudanças ambientais são reportadas como consequências da ação humana, na maioria das vezes causando sérios impactos na natureza e na própria sociedade, pensar a cidade de modo que proporcione o bem-estar das pessoas e a integridade do meio ambiente é vital para o planejamento urbano. Portanto, à medida que reduzem a participação dos carros no dia a dia, freiam as emissões de carbono apontadas como responsáveis pelas alterações ambientais, sobretudo com relação ao aumento da temperatura média do planeta e suas consequências (sócio) ambientais.

Reconhece-se, então, as cidades de 15 minutos enquanto proposta de planejamento urbano para melhorar a vida das pessoas nas cidades ao tirar o protagonismo dos automóveis como visto no urbanismo modernista, e ao sucesso obtido pelo modelo de cidade de 15 minutos em realidades como Paris, em solo europeu, e também na capital angolana Luanda (Cafua, 2022). No entanto, ao se angariar a sua extensão em outros contextos como na América Latina e em especial nas cidades brasileiras como forma de subverter a influência do urbanismo modernista, implica a investigação de como pode contribuir com o planejamento urbano e a vida na cidade conforme o que cada realidade apresenta.

O (re)pensar o planejamento urbano agora à luz do conceito de cidade de 15 minutos implica necessariamente em valer-se daquilo frisado desde o início deste trabalho, com base no que ensina Matus em Huertas (2006), a mediação entre o conhecimento e a ação. Toda a ação conduzida por um processo de planejamento na cidade apenas vai conquistar bons resultados na prática se for utilizada a partir do conhecimento de sua perspectiva teórica e, principalmente, das pessoas, suas demandas e contextos.

Considerações Finais

Diante das arguições teóricas defendidas que, em diálogo com as discussões e aprendizagens na disciplina, refletiu sobre o conceito de planejamento urbano da cidade de 15 minutos e a sua confrontação com o urbanismo modernista, conclui-se sobre a importância do trabalho tanto pela atualidade com que as questões do planejamento urbano, em especial as de mobilidade, interessam para as cidades e à população, quanto por constituir um esforço em considerar a cidade de 15 minutos um conceito para pensar a cidade com e para as pessoas.

Logo, em resposta à pergunta que motivou o trabalho, subverter a lógica do “carrocentrismo” e a influência do urbanismo modernista nas cidades demonstra ser um caminho possível, pois se deve, nas palavras de Ascher (2012, p. 107), “[...] acabar com uma representação nostálgica da cidade europeia que considera que todo urbano deve ser denso e contínuo”. Para ele, a cidade do século XXI precisa ser diversa e, por isso, mais próxima e acessível às pessoas. A cidade de 15 minutos inscreve-se como uma possibilidade de produção da cidade para as pessoas, não de forma despretensiosa e com base na mera reprodução de modelos, mas sendo considerada como uma verdadeira “aposta estratégica” para (re)pensar o planejamento urbano como ensina Carlos Matus em Huertas (2006).

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

Referências

ASCHER, F. **Novos princípios do urbanismo. Novos compromissos urbanos**. 3a. Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2012.

ASSEF, J. **Cidade de 15 minutos**: o que é e características. eCycle, 2024. Disponível em: <https://www.ecycle.com.br/cidade-de-15-minutos/>. Acesso em: 30 jul. 2024.

BRASIL (Comissão de Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara dos Deputados, Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, Caixa Econômica Federal e Instituto Pólis). **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Brasília: Câmara dos Deputados, 2001.

BORN, L. N. A política de mobilidade urbana e os planos diretores. *In*: SANTOS JUNIOR, O. A dos; MONTANDON, D.T. (Org.). **Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade**: balanço crítico e perspectivas. RJ: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

CARLOS MORENO, o colombiano criador da ‘cidade de 15 minutos’. **Uol Notícias**, 2024. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/afp/2024/05/10/carlos-moreno-o-colombiano-criador-da-cidade-de-15-minutos.htm>. Acesso em: 30 jul. 2024.

CAFUA, C. M. G. **Análise das características principais das cidades de 15 minutos. Caso de Estudo: Cidade de Luanda**. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Projeto Urbano), Faculdade de Engenharia - Universidade do Porto. Porto, 2022. 138 f.

CARGNIN, M.; SANTIAGO, A. G.; SILVA, T. L. da. Cidades de 15 minutos – Evolução de um conceito? *In*: **Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Enanpur)**, XX, 2023, Belém. Anais do [...]. Belém: Universidade Federal do Pará, 2023.

HUERTAS, B. F. **Planificar para governar**: el método PES (Entrevista a Carlos Matus). San Justo: Universidad Nacional de la Matanza, 2006.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

MATÉRIA DE CAPA. **Paris, a cidade de 15 minutos.** YouTube, 23 ago. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=rWpUNN24DYk>. Acesso em: 30 jul. 2024.

MARICATO, E. O Estatuto da Cidade Periférica. *In*: CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. (Org.). **Estatuto da Cidade: comentado - The City Statute of Brazil: a commentary.** São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. p. 5-22.

MORENO, C. **La ville du quart d'heure:** pour un nouveau chrono-urbanisme. 2016. Disponível em: <https://www.latribune.fr/regions/smartcities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveauchrono-urbanisme-604358.html>. Acesso em: 30 jul. 2024.

NYGAARD, P. D. **Planos Diretores de cidades:** Discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

PEPITONE, C. **A Carta de Atenas e a Nova Carta de Atenas.** Arquitetura & Inspiração, 2016. Disponível em: <https://arq.ap1.com.br/a-carta-de-atenas-e-a-nova-carta-de-atenas/>. Acesso em 03 set. 2024.

TANAKA, G.; OLIVEIRA, F. L. de; FARIA, J. R. V. de. Estatuto da Cidade 20 anos: a lei, a política urbana e os conflitos sociais. *In*: PERES, L. F. B. (Org.). **Confrontos na Cidade: luta pelo plano diretor nos 20 anos do Estatuto da Cidade.** Florianópolis: Arquitetura & Urbanismo/UFSC; Instituto Cidade e Território/ITCidades, 2022. p. 765-780.

VALE, M. **Conhecimento, inovação e território.** Lisboa: Edições Colibri, 2012.

SOBRE OS ORGANIZADORES

Ligian Cristiano Gomes



Graduação em Geografia - Bacharelado pela Universidade Federal de Santa Maria. Especialização em Geografia Regional Brasileira pela Faculdade Dom Alberto e Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Santa Maria. Tem interesse e pesquisas em temas relacionados a Geografia Cultural, especialmente: organização espacial, códigos culturais, imigração alemã, imigração italiana, região e regionalização. Atualmente, é Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Santa Maria.

Luciane Rodrigues de Bitencourt



Graduação em Geografia - Licenciatura pela Universidade Federal de Santa Maria. Graduação em Geografia - Bacharelado pela Universidade Federal de Santa Maria. Mestrado em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Santa Catarina. Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Santa Maria. Tem interesse e pesquisas em temas relacionados ao espaço urbano, espaço rural, transformações espaciais, diagnóstico socioespacial, perfil socioeconômico, planejamento urbano, rural e regional e ensino de geografia. Atualmente é Professora Substituta no Instituto Federal Farroupilha - Campus Jaguari/RS.

Mateus Pessetti



Licenciado em Geografia pela Universidade de Passo Fundo, Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Santa Maria. Atualmente, é Doutorando em Geografia pela mesma instituição. Tem interesse e pesquisa em temas relacionados a geografia humana, geografia regional e organização do espaço. É professor na rede pública e privada de Passo Fundo/RS.

SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES

Adriano Rodrigues José

Formado em Geografia – Licenciatura pela FURG, técnico em assuntos educacionais no IFRS – Campus Porto Alegre e doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRGS.

E-mail: adrijose21@hotmail.com

Beatriz Ribeiro Soares

Doutora em Geografia, Professora titular na Universidade Federal de Uberlândia. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1556085029126611>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1377-6532>

E-mail: brsoares@ufu.br

Fernanda Teixeira Jardim

Arquiteta e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Regional (UNISC) e doutoranda em Geografia na UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6702931541807984>

OCID: <https://orcid.org/0000-0001-9056-9679>

E-mail: ftjardim@hotmail.com

Josimar dos Reis de Souza

Doutor em Geografia, Professor do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9559716097881234>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4846-0690>

E-mail: josimarsouza@cefetmg.br

Leonardo Berté Nunes

Graduação em Geografia – Licenciatura Plena (UFSM), Mestre em Geografia (UFSM), Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5377045243910963>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6232-9085>

Email: leonardoberte0@gmail.com

Paulo Roberto Rodrigues Soares

Graduado em Geografia, Doutor em Geografia Humana e Professor Titular do Departamento e do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0660263492919489>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3262-768X>

E-mail: paulo.soares@ufrgs.br

Tatiana Silva Souza

Doutora em Geografia.

Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0234563811515033>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8101-9859>

Vitor Colleto dos Santos

Graduação em Geografia (Licenciatura) pela Universidade Federal de Santa Maria. Atualmente, é Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina.



QUESTÕES E PESQUISAS URBANAS

**Política, Planejamento e Ocupação de Pequenas,
Médias e Grandes Cidades**

**www.arcoeditores.com
contato@arcoeditores.com
(55)99723-4952**