

Planejamento Urbano Contemporâneo:

Estratégias, Tendências e Desafios para Cidades Sustentáveis

ARCO
EDITORES



Thaís de Melo Amaral Machado Maciel
Organizadora

Planejamento Urbano Contemporâneo:

Estratégias, Tendências e Desafios para Cidades Sustentáveis

ARCO
EDITORES



Thaís de Melo Amaral Machado Maciel
Organizadora

Conselho Editorial

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva - UNIDAVI
Prof. Dr. Astor João Schönell Júnior - IFFAR
Prof. Dr. Alan Ricardo Costa - UFRR
Prof. Dr. Allan Diêgo Rodrigues Figueiredo - UESPI
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 da Silva - 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 - UNISANTOS
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

Editor Chefe: Ivanio Folmer

Projeto gráfico e Diagramação: Gabriel Eldereti Machado

Imagen capa: www.canva.com

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

Planejamento urbano contemporâneo [livro eletrônico] :
estratégias, tendências e desafios para cidades
sustentáveis / organização Thaís de Melo Amaral
Machado Maciel. -- 1. ed. -- Santa Maria, RS :
Arco Editores, 2025.
PDF

Vários autores.

Bibliografia

ISBN 978-65-5417-580-7

1. Cidades – Administração pública
2. Engenharia 3. Justiça social 4. Políticas públicas
5. Planejamento urbano 6. Sustentabilidade
- I. Maciel, Thaís de Melo Amaral Machado.

25-315525. 0

CDD-307. 1216

Índices para catálogo sistemático:

1. Planejamento urbano : Sociologia 307.1216

Maria Alice Ferreira - Bibliotecária - CRB-8/7964



10.48209/978-65-5417-580-7

Esta obra foi construída de forma coletiva, reunindo diferentes vozes, experiências e perspectivas. As opiniões expressas nos capítulos são de responsabilidade exclusiva de seus respectivos autores e não representam, necessariamente, a posição desta editora. 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.



APRESENTAÇÃO

O cenário global contemporâneo impõe à cidade desafios cada vez mais complexos: crescimento acelerado, mobilidade intensificada, desigualdades socioespaciais, mudanças climáticas e demandas por sustentabilidade ambiental, social e econômica. Nesse contexto, o planejamento urbano emerge como instrumento central para orientar as transformações territoriais, promover justiça social e assegurar a viabilidade ecológica das cidades. Ao propor a obra *Planejamento Urbano Contemporâneo: Estratégias, Tendências e Desafios para Cidades Sustentáveis*, a editora busca reunir reflexões, estudos de caso, experiências e proposições que dialoguem com essa urgência: pensar a cidade de hoje e de amanhã como ambiente humano, inclusivo, equitativo e sustentável.

A urbanização global ocorreu em ritmo acelerado ao longo das últimas décadas, gerando fenômenos como expansão metropolitana, periferização, segregação socioespacial, e superfícies impermeáveis que agravam as enchentes. De fato, como aponta Turvey (2019), “a sustentabilidade urbana tornou-se uma preocupação crítica frente à urbanização rápida, à exaustão de recursos naturais e às mudanças climáticas” (TURVEY, 2019, p. 139). Nesse sentido, o planejamento urbano contemporâneo precisa dialogar diretamente com a questão da sustentabilidade, considerando que “para que uma cidade seja sustentável, é preciso reconhecer a natureza finita dos recursos naturais dos quais as atividades urbanas dependem e satisfazer as necessidades de todas as pessoas, não apenas no presente, mas também para as gerações futuras” (TURVEY, 2019, p. 147).

Portanto, o planejamento urbano não pode ser entendido como mera técnica de desenho territorial, mas como ação política, social e ambiental — integrando diferentes escalas, atores e temporalidades. Conforme Kühner et al. (2021), “as agendas urbanas internacionais e o desenvolvimento urbano integrado sustentável nos países em desenvolvimento envolvem não somente instrumentos técnicos, mas também a articulação institucional, participação social e horizontes de justiça” (KÜHNER; PINTO; AMORIM, 2021, p. ...). Tal constatação reforça a visão de que a cidade sustentável exige mais do que projetos isolados: exige governança, articulação e ação coletiva.

A obra se propõe em mapear e problematizar as principais estratégias e tendências emergentes no campo do planejamento urbano voltado à sustentabilidade. Entre essas, destaca-se o urbanismo de infraestrutura verde e cidades compactas: Thomson e Newman (2021) definem que “green infrastructure and biophilic urbanism são ferramentas para integrar cidades ecológicas e eficientes em recursos” (THOMSON; NEWMAN, 2021, p. 75). Tais correntes apontam para a necessidade de repensar o desenho urbano, reduzindo a dependência de automóveis, ampliando espaços verdes, promovendo mobilidade ativa e conectando a cidade ao ambiente natural.

Outra tendência relevante é a articulação entre planos diretores (master plans), cidades inteligentes (smart cities) e desenvolvimento urbano sustentável. Przybysz et al. (2024) observam que “há carência de estudos que integrem smart cities, sustentabilidade e planos diretores no mesmo discurso, embora essa integração seja estratégica para o desenvolvimento urbano contemporâneo” (PRZYBYSZ et al., 2024, p. ...). Isso indica um campo fértil para investigação e intervenção, sobretudo diante das tecnologias digitais, dos dados abertos e das dinâmicas de governança urbana.

Adicionalmente, o reconhecimento da participação cidadã como vetor de legitimidade e eficácia dos processos de planejamento ganha centralidade. Conforme Veroneze Muniz e Somekh (2018), no contexto dos movimentos urbanos contemporâneos — como cidades compactas, smart growth, novas formas de urbanização sustentável —, “o planejamento urbano contemporâneo é influenciado pelos conceitos de uso misto, densificação, mobilidade sustentável e tecnologias inteligentes” (MUNIZ; SOMEKH, 2018, p. ...). A participação ativa de coletivos, comunidades locais e instituições de base revela-se essencial para que tais estratégias deixem de ser meramente prescritas e se tornem implementáveis.

Mesmo em face de estratégias promissoras, o planejamento urbano para cidades sustentáveis enfrenta importantes desafios. Um primeiro deles reside na articulação entre dimensão técnica e dimensão política: embora exista ampla retórica sobre cidades sustentáveis, sua concretização esbarra em práticas urbanas que permanecem submetidas à lógica de acúmulo e especulação imo-

biliária. Conforme análise em revista brasileira, “apesar de convenientes, essas iniciativas sob o título de ‘cidades sustentáveis’ precisam (re)considerar a aparente incompatibilidade estrutural do imperativo econômico, pelo qual o planejamento urbano neoliberal tem sido construído em uma sociedade de formação capitalista e de desenvolvimento costumeiramente desigual” (R. Bras. Planej. Desenv., 2020, p. 359).

Outro desafio é a falta de integração entre escalas de planejamento (metropolitano, municipal, comunitário) e a efetiva participação social. Kühner et al. (2021) destacam que “o planejamento urbano integrado sustentável exige articulação institucional e inclusão dos agentes locais” (KÜHNER; PINTO; AMORIM, 2021). A desconexão entre instrumentos normativos (como planos diretores) e a realidade cotidiana das comunidades resulta em planos pouco aplicáveis ou excludentes.

Há ainda o desafio tecnológico e informacional: a adoção de dados abertos, softwares livres e indicadores espaciais pode contribuir para eficiência e transparência, conforme Boeing et al. (2022), mas requer capacidade técnica, financiamento e vontade política. A articulação entre inovação digital e justiça urbana coloca-se como horizonte e também como barreira.

A proposição de uma cidade sustentável não se reduz à soma de tecnologias ou de áreas verdes: ela passa por um processo de transformação cultural, institucional e espacial. O planejamento urbano contemporâneo exige sensibilidade para contextos locais, escuta às comunidades, articulação intersetorial, temporalidades longas e horizontes de justiça. Como afirmam Olivier e outros autores, a cidade sustentável exige a “reconstrução de uma racionalidade urbana que não subordine o uso e o valor da cidade exclusivamente ao capital” (R. Bras. Planej. Desenv., 2020, p. 359).

Dessa forma, a presente obra pretende não apenas reunir estratégias e tendências, mas provocar a reflexão sobre os múltiplos sentidos da cidade contemporânea — como espaço de vivência, de mobilidade, de diversidade, de natureza e de convivência democrática. Convidamos os autores e leitoras/leitores a percorrerem esse caminho, a explorar os desafios, a imaginar as possibilidades e a contribuir para uma educação urbana, um planejamento urbano e uma prática urbana que efetive a pluralidade, a equidade e a sustentabilidade.

Referências

BOEING, G.; HIGGS, C.; LIU, S.; et al. Using Open Data and Open-Source Software to Develop Spatial Indicators of Urban Design and Transport Features for Achieving Healthy and Sustainable Cities. 2022. Disponível em: <https://arxiv.org/abs/2205.05240>. Acesso em: 28 10. 2025.

KÜHNER, Tobias; PINTO, Carlos Vinícius da Silva; AMORIM, Cláudia Naves David. International urban agendas and sustainable integrated urban development in developing countries. *Cidades. Comunidades e Territórios*, Sp21, 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/cidades/3475>.

MUNIZ, Gabrielle Veroneze; SOMEKH, Nadia. Movimentos urbanos contemporâneos: conceitos para o desenho urbano sob a abordagem das Cidades Compactas, New Urbanism, Smart Growth, Smart Cities e Eco Bairros. São Paulo, 2018. Trabalho de conclusão (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie.

PRZYBYSZ, André Luiz; LIMA, Angelica Duarte; SÁ, Clayton Pereira de; RESENDE, David Nunes; PAGANI, Regina Negri. Integrating City Master Plans with Sustainable and Smart Urban Development: A Systematic Literature Review. *Sustainability*, v. 16, n. 17, 2024.

THOMSON, Giles; NEWMAN, Peter. Green Infrastructure and Biophilic Urbanism as Tools for Integrating Resource Efficient and Ecological Cities. *Urban Planning*, v. 6, n. 1, 2021, p. 75-88.

TURVEY, R.A. Urban Planning and Sustainable Cities. *International Journal of Sustainable Society*, v. 11, n. 3, 2019, p. 139-161. “Sustainability possible in urban planning: a look about a agenda 2030 for sustainable development”. *R. Bras. Planej. Desenv.*, Curitiba, v. 9, n. 3, set./dez. 2020, p. 348-363.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1.....	10
PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA PARA CIDADES PEQUENAS: UMA ANÁLISE CRÍTICA DOS INSTRUMENTOS TÉCNICOS E JURÍDICOS.....	10
Beatriz de Azevedo do Carmo	
doi: 10.48209/978-65-5417-580-0	
CAPÍTULO 2.....	26
A REGIÃO DAS GUIANAS: DAS ESPACIALIDADES ÀS INSTITUCIONALIDADES.....	26
Jadson Porto; Ruben Camilo Louis Gonzalez; Roberto Luiz do Carmo	
doi: 10.48209/978-65-5417-580-1	
CAPÍTULO 3.....	52
APONTAMENTOS SOBRE OS USOS DO SOLO NO ESPAÇO PERIURBANO E A TRANSFORMAÇÃO DE TERRAS RURAIS EM URBANAS EM LONDRINA-PR.....	52
Luciana Battini	
doi: 10.48209/978-65-5417-580-2	
CAPÍTULO 4.....	68
MOBILIDADE INTRAURBANA E O (NÃO) DIREITO À CIDADE: REFLEXOS DA SEGREGAÇÃO E DESIGUALDADE SÓCIO ESPACIAL	
.....	68
Victoria Zaupa Montini; Ariel Pereira da Silva Oliveira; Ideni Terezinha Antonello	
doi: 10.48209/978-65-5417-580-3	
CAPÍTULO 5.....	86
PLANEJAMENTO URBANO, GEOGRAFIA E ENGENHARIA CIVIL: UMA APROXIMAÇÃO TEÓRICA.....	86
Ivanio Folmer; Thaís de Melo Amaral Machado Maciel; Isabela Silveira Mello	
doi: 10.48209/978-65-5417-580-4	
SOBRE A ORGANIZADORA.....	102
SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES.....	103

CAPÍTULO 1

PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA PARA CIDADES PEQUENAS: UMA ANÁLISE CRÍTICA DOS INSTRUMENTOS TÉCNICOS E JURÍDICOS

Beatriz de Azevedo do Carmo

Doi: 10.48209/978-65-5417-580-0

INTRODUÇÃO

Práticas de planejamento e gestão urbana no Brasil não são novidade, principalmente com relação a adoção de Plano Diretor Municipal (PDM). Duarte (2011) defende que diversas cidades brasileiras conheceram tentativas de ordenamento territorial, como também diretrizes que orientaram seu crescimento físico e econômico ao longo do século XX. Algumas propostas vivenciadas em território nacional possuíam caráter higienista, com forte influência das missões francesas no Brasil na década de 1940, entretanto, foi somente com a Constituição Federal de 1988, que os brasileiros tiveram diretrizes para tratar exclusivamente da cidade.

Durante a trajetória de consolidação do planejamento e da gestão urbana no Brasil, houve também uma ressignificação do PDM, instrumento presente entre os municípios brasileiros desde 1930, sendo um aparato legal e institucional do planejamento urbano. Com o Estatuto da Cidade (lei n. 10.257 de 2001), o PDM tornou-se o principal instrumento de planejamento urbano e gestão, sendo obrigatório para grande parte das cidades brasileiras (Lage; Francisco Filho, 2020).

Lage e Francisco Filho (2020) defendem que os instrumentos tradicionais de planejamento urbano, não respondem de forma efetiva todas as problemáticas especializadas pela cidade, além de evidenciar que os diferentes tipos de cidades, necessitam de respostas diferentes às suas diversas demandas, mesmo existindo semelhanças entre elas. Entretanto, na gênese da formulação do Esta-

tuto da Cidade, bem como dos instrumentos que ele regulamenta, é perceptível a vinculação aos problemas e as demandas presentes em grandes cidades brasileiras, por este motivo, a resposta às demandas de cidades pequenas não são tão efetivas.

A tendência histórica de planejamento observada com relação às cidades brasileiras, é que são consideradas apenas as cidades médias e grandes, principalmente com relação ao que é tratado pela Constituição Federal de 1988, no capítulo “da política urbana”, bem como na lei federal n. 10.257 de 2001. Onde são incluídos os municípios com mais de 20 mil habitantes, aqueles que sofrem influência de algum grande empreendimento e as estâncias turísticas, tornando a atuação do Estado, via planejamento, menos efetiva nessas localidades.

Quando consideramos as cidades pequenas em território brasileiro (com número igual ou inferior a 20.000 habitantes), percebe-se que elas representam 68,65% do total de municípios, e sob a perspectiva populacional, a população residente nessas localidades representa 15,08% da população brasileira, nas estimativas para o ano de 2024¹. Esses números evidenciam a expressividade dessas cidades em território nacional, entretanto, também justificam o motivo pelo qual elas são negligenciadas pelos instrumentos jurídicos, pois concentram um número relativamente menor com relação ao total da população brasileira.

Lage e Bernardini (2024) abordaram que com exceção das cidades pequenas pertencentes a regiões metropolitanas, essas realidades podem ter sido deixadas de lado em processos de planejamento e gestão, sob a perspectiva legal, em decorrência de uma falsa expectativa de que as cidades pequenas não possuíam questões urbanas tão problemáticas quanto as cidades médias e grandes. No entanto, com o processo de integração socioeconômica das cidades, o modo de vida urbano das cidades médias e grandes, acabaram transbordando para as cidades pequenas, levando consigo os problemas urbanos derivados do modelo de urbanização capitalista.

Assim, com base nas análises de Lage e Bernardini (2024), foi evidenciado que os problemas urbanos estavam de fato se projetando também nas

1 Dados retirados do site do IBGE, que correspondem a uma estimativa para o ano de 2024. As informações encontram-se disponíveis no link: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>. Acessado em 15 abr. 2025.

cidades pequenas, principalmente por falta de instrumentos que atendam suas demandas, considerando as dinâmicas sócio-espaciais² nessa escala de análise, por esse motivo as adequações e complementações no ordenamento jurídico federal é de extrema relevância.

Ao passo em que se considera as áreas em que a maior proporção da população brasileira reside, as cidades, torna-se de extrema relevância a compreensão de como ocorrem seus processos de planejamento e gestão. Portanto, existem dois parâmetros para discussão: os processos de planejamento e gestão que são aplicados e supostamente funcionam para cidades médias e grandes, e aqueles aplicados em cidades pequenas, que em grande parte dos casos, podem ser compreendidos como adaptações de projetos aplicados em cidades maiores.

França (2021) estabelece que quando se trata de problemas urbanos em cidades pequenas, eles são de ordem estrutural, socioeconômica, espacial e ambiental, sendo intensificados pela ineficiência e inadequada atuação do poder público, que agrava os problemas espacializados em cidades pequenas.

Esse quadro é potencializado pelo que Santoro e Nascimento Neto (2023) chamaram de encaixe forçado dos instrumentos tradicionais de planejamento urbano em cidades pequenas, considerando que as políticas públicas tendem a tratar essas realidades urbanas como homogêneas. Entretanto é notório que não existe nenhuma realidade urbana idêntica, o que evidencia a necessidade de adaptação dos projetos e formas de ordenamento territorial a serem implantados.

Sobre isso, é preciso compreender as lógicas por trás das dinâmicas urbanas locais, buscando estabelecer como o ordenamento econômico e territorial vão delinear as dinâmicas socioeconômicas em diferentes escalas, as quais vão reverberar diretamente nas lógicas de (re)produção urbana (Marisco, 2017).

Dentre as problemáticas urbanas existentes, Ribeiro e Chaves (2011) mencionam a valorização exacerbada da terra, expansão da malha urbana sem conexão entre os bairros, com vias de dimensões mínimas, maior número de lo-

2 A utilização do termo sócio-espacial com hífen, se deve a adoção do conceito desenvolvido por Souza (2021), de acordo com as interpretações alcançadas pelo autor, o termo quando escrito com essa grafia, refere-se às práticas sociais envolvidas no processo de produção do espaço geográfico.

tes pequenos, locais que deveriam ser destinados a áreas verdes e praças sendo transformados em barganhas políticas, agravamento de problemas de trânsito e acessibilidade, além da ampliação da segregação sócio-espacial.

Nestas realidades urbanas, é possível estabelecer a existência de projetos de planejamento urbano precários, ou até mesmo a inexistência, com a oferta de uma infraestrutura urbana mínima, que não atinge a relevância necessária para a solução das demandas encontradas em cidades pequenas. Desta forma, os problemas são postergados e expandidos, ao invés de serem minimizados e até mesmo resolvidos (Stephan *et al*, 2023; Stephan, 2018).

Com isso outros problemas acabam se colocando no processo de planejamento das cidades pequenas, como os limites das geotecnologias utilizadas para a análise dos fenômenos espacializados, questão essa embutida nos instrumentos técnicos utilizados.

Carmo et al (2023) evidenciaram que os instrumentos pertencentes as geotecnologias, em especial de sensoriamento remoto, disponíveis para o planejamento urbano de cidades pequenas, seriam os mesmos utilizados por grandes cidades, basicamente dados provenientes de satélites, que por sua vez não possuem a resolução espacial necessária para a visualização dos problemas espacializados na cidade. Para os autores os dados de alta resolução, como os gerados por Aeronaves Remotamente Pilotada (ARPs), seriam mais adequados para o estudo e gerenciamento dessas realidades.

Todavia, Carmo (2019) levantou a questão de que há a falta de capacitação do corpo técnico, que em sua maioria dos casos não dispõe do treinamento necessário para a utilização de geotecnologias em processos de planejamento urbano. Além disso, é notável a falta da cartografia básica em grande parte das cidades brasileiras, que serviriam como subsídio para a geração de diagnósticos, bem como para o acompanhamento da evolução de fenômenos urbanos.

Diante da problemática enfrentada pelas cidades pequenas, com relação as dinâmicas legais e técnicas a respeito das práticas de planejamento e gestão urbana, torna-se de extrema relevância a discussão a respeito desse quadro, buscando delinear possíveis linhas de atuação para o Estado brasileiro, haja vista que o planejamento urbano é um instrumento em disputa na luta de classes, vivenciada nas mais diversas cidades em território nacional.

A CONCEITUALIZAÇÃO DE PLANEJAMENTO URBANO E SEUS INSTRUMENTOS JURÍDICOS REGULADORES

Diversos teóricos preocupam-se em discutir o conceito de planejamento urbano, entretanto, é relevante começar pela conceitualização de planejamento, sem se apegar nos adjetivos que o acompanham. Santos (2004) descreve o planejamento, como uma forma de sistematizar o estágio em que se encontram os fenômenos que vão passar por um processo de planejamento, seria basicamente uma atividade contínua de coleta, organização e análise sistematizada de informações, assim, a função primordial do planejamento é conjecturar o futuro.

Com relação às cidades, o planejamento encontra-se assentado em um tripé, que deve levar em consideração aspectos sociais, econômicos e ambientais. Os três aspectos deveriam ser desenvolvidos de forma integrada, buscando a manutenção e proteção da natureza, garantindo qualidade de vida para a população e mantendo um bom desenvolvimento econômico. Entretanto, a tendência observada, é o predomínio do favorecimento econômico, relegando as esferas sociais e ambientais, situação essa que promove a destruição da natureza e a ampliação das desigualdades sócio-espaciais (Campbell, 1996).

Portanto, o planejamento é formado por um conjunto de metas, procedimentos e objetivos, que são pensados e estruturados previamente, aspirando melhorias, de forma que seja menos impactante ambientalmente (Lima, 2003). Por este motivo deve ser realizado de forma introdutória, contendo desenhos sumários, que devem orientar os planos e projetos urbanos, considerando que eles tenham as diretrizes básicas para a materialização do espaço urbano, incluindo aspectos sociais, econômicos e ambientais (Marques, 2013).

Além do mais, o planejamento urbano deve ser periódico, com revisões constantes, tornando possível corrigir os projetos em tempo, como também alinhar novas propostas e soluções práticas, para minimizar ou prevenir problemas que possam surgir (Martins, 2019). Cabe destacar que, os processos não ocorrem dessa maneira, em razão dos furos temporais presentes em leis e decretos que regulamentam o planejamento urbano brasileiro.

A Constituição Federal Brasileira (CFB) de 1988, estabeleceu as primeiras diretrizes jurídicas para o planejamento urbano nacional, através do capítulo II, da política urbana, nos Art. 182 e 183. Em suma, os direcionamentos apresentados na CFB, são generalistas, estabelecendo alguns alinhamentos, mas sem grandes direcionamentos para o âmbito municipal, deixando a cargo da interpretação.

O Art. 182, é organizado em quatro incisos, seu principal objetivo é discutir a política de desenvolvimento urbano. Neste artigo se discute a garantia da função social da cidade e do bem-estar de seus habitantes, para isso é regulamentado o PDM, no inciso primeiro, para cidades com mais de vinte mil habitantes, caracterizando-o como instrumento básico de política urbana, visando a expansão urbana; no inciso segundo, é regulamentada a função social da propriedade; no inciso terceiro, é apresentado como devem ser realizadas as desapropriações de imóveis urbanos; e o inciso quarto, é direcionado para a definição de diretrizes com relação a terra urbana não edificada, considerando o parcelamento ou edificação compulsórios, o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo e a desapropriação mediante a pagamento mediante títulos da dívida pública.

Com relação ao Art. 183, sua organização se dá em três incisos, que são direcionados a regulamentação do usucapião: o inciso primeiro, versa sobre o título de domínio da terra, estabelecendo quem teria direito sobre ela; o inciso segundo, estabelece que esse direito só é elegível uma vez; e o inciso terceiro, estabelece que imóveis do Estado não vão ser adquiridos por usucapião.

O capítulo de política urbana na CFB de 1988, apresenta algumas diretrizes gerais para o ordenamento urbano, mas sem dar detalhes de como deveria ser executado, como a prática parte muito da interpretação dos sujeitos, o que abre brechas para micropolíticas atreladas a beneficiamentos individuais. De acordo com o estabelecimento dos parâmetros urbanos elegíveis, para que a cidade tenha o PDM, a não inclusão de cidades com menos de vinte mil habitantes, demonstra como o Estado visualiza essas localidades, com pouca complexidade urbana a ponto de não ser necessária a elaboração de um PDM, deixando a cargo da gestão pública municipal a distribuição de recursos.

Esse contexto é denunciado e discutido por diversos autores, já apresentados, os quais demonstram que é uma percepção errônea, haja vista que diversos problemas urbanos de cidades pequenas, são resultados de projetos que não incorporam e não são adequadas as suas demandas locais. Adicionalmente, tornando o terreno urbano propício para a ampliação das desigualdades socioeconômicas, como também para manobras políticas que direcionem recursos apenas para as áreas nobres da cidade, ampliando a especulação imobiliária.

Com base nos Arts. 182 e 183, foi criada a Lei Federal Brasileira, nº 10.257 de 2001, que regulamenta esses artigos da CFB 1988, conhecida popularmente como Estatuto da Cidade (EC). Dentre seus principais objetivos estão: a garantia do direito à moradia para toda a população; o combate à exclusão sócio-territorial e a especulação imobiliária; a promoção do uso socialmente justo e ambientalmente adequado da terra urbana; a valorização da função social da propriedade urbana e por fim incentivar a participação popular nas decisões correlatas a cidade, tornando o planejamento e a gestão urbana mais democráticos.

Para garantir que os principais objetivos do EC se materializem nos processos de planejamento e gestão da cidade, a mesma lei institui os instrumentos que devem ser utilizados, sendo eles: o Plano Diretor Municipal (PDM), que deve orientar a expansão urbana e as formas de uso e ocupação da terra urbana; o Parcelamento, edificação ou utilização compulsória, objetivando combater a existência de terrenos ociosos e consequentemente a especulação imobiliária; a Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; a Outorga onerosa do direito de construir; o direito de preempção, oferta para o município a preferência na compra de certos imóveis; as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que são áreas destinadas à moradia popular; o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), documento exigido para grandes empreendimentos, com vistas a minimizar problemas de trânsito, barulho, sombras e sobrecarga de infraestrutura; e o IPTU progressivo no tempo, destinado a aumentar gradualmente o valor do imposto, caso os imóveis permaneçam sem uso adequado após a notificação.

É relevante ressaltar que o processo de revisão dos PDMs, pela lei, deve ser realizado no mínimo a cada dez anos (Art. 40, inciso 3º, do Estatuto da Cidade). Entretanto, existem diversas cidades brasileiras que passam desse prazo estabelecido pelo EC, sem que haja uma penalidade automática ou fiscalização para o descumprimento desse prazo, inclusive em cidades médias e grandes.

Essa situação corrobora para práticas de planejamento e gestão descolados da realidade urbana, uma vez que as premissas presentes nos projetos já não contemplam o estágio atual das cidades, considerando a expansão da mancha urbana e as próprias dinâmicas internas da cidade. Portanto, torna-se necessário que o Estado crie instrumentos de validação e acompanhamento dos PDMs, para que esses atendam as necessidades locais.

Em tese, grande parte dos instrumentos e diretrizes estabelecidos pelo EC são aplicáveis em cidades pequenas, entretanto, seria necessária uma revisão para atender demandas locacionais dessas realidades, incorporando dinâmicas específicas. Dentre elas estão as mencionadas por Ribeiro e Chaves (2011), como a expansão da malha urbana sem conexão entre os bairros, vias de dimensões mínimas, maior número de lotes pequenos, meios para evitar a barganha política (em áreas que deveriam ser praças ou áreas verdes), bem como a acessibilidade e a segregação sócio-espacial.

Sobre esses pontos deveria existir um instrumento único, que determinasse padrões de expansão dos bairros em cidades pequenas e o padrão das vias urbanas que deveriam ser adotados, outro ponto seria dimensionar o tamanho mínimo e máximo dos terrenos, junto a eles deveria ter um regulamento a respeito da especulação imobiliária. Considerando as questões de barganha política, é relevante a presença do Estado como regulamentador dos processos urbanos, pensando principalmente em fiscalizações mais intensas dessas localidades e dos projetos executados, verificando se de fato são colocados em prática e se são exequíveis.

Caso esses instrumentos fossem incorporados junto com medidas de democratização do acesso à terra urbana, com a participação popular em processos de planejamento e gestão das cidades, situações de segregação sócio-espacial seriam minimizadas, uma vez que esse quadro é resultado da negli-

gência do Estado em fiscalizar situações que corroborem para a ampliação das problemáticas urbanas. Portanto, torna-se necessária a revisão das leis, para que estas atendam as necessidades inerentes as diversas realidades urbanas presentes no Brasil.

OS INSTRUMENTOS TÉCNICOS DE PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA E SUA OPERACIONALIDADE EM CIDADES PEQUENAS

Com base nas discussões a respeito dos instrumentos jurídicos correlatos ao planejamento e a gestão urbano, ficou evidente a incompatibilidade com a realidade, o que nos leva diretamente para as questões correlatas aos instrumentos técnicos utilizados. Foram considerados os dados correlatos a geração de diagnósticos e acompanhamento do ordenamento territorial urbano, que se dividem em três grandes grupos: os instrumentos das geotecnologias; os instrumentos de diagnóstico socioeconômico; e os instrumentos técnicos de participação social.

Dentre os instrumentos técnicos geralmente utilizados em processos de planejamento e gestão, estão os instrumentos cartográficos e geoespaciais, compostos pelas geotecnologias (mapas temáticos, cartografia digital, sensoriamento remoto, o Sistema de Informação Geográfica (SIG) e a modelagem 3D urbana). Que por sua vez atuam em etapas de diagnóstico e monitoramento.

Com relação aos instrumentos de diagnóstico socioeconômico, existe o mapeamento socioeconômico, indicadores urbanos e socioambientais (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), déficit habitacional, densidade populacional, acesso a saneamento, mobilidade, dentre outros), assim como pesquisas de campo e levantamentos estatísticos (questionários, entrevistas e observações diretas). Já os instrumentos técnicos de participação social, são compostos pelos conselhos municipais de desenvolvimento urbano, audiências e consultas públicas, oficinas comunitárias, orçamento participativo e plataformas digitais de participação cidadã. Os quais devem atuar em favor da melhoria da qualidade de vida urbana.

Junto a eles deveriam ser acrescidos os instrumentos tecnológicos de monitoramento e gestão, que basicamente compreende as plataformas de

cidades inteligentes (monitoramento de trânsito, energia, segurança e serviços urbanos em tempo real), sistema de gestão territorial (banco de dados georreferenciado para gestão de imóveis, tributos e serviços urbanos) e a Modelagem Computacional Urbana (CIM – *City Information Modeling*), que por vezes ficam isolados em cidades com esse perfil. E por fim, os instrumentos ambientais, são basicamente o mapeamento de áreas de risco, o zoneamento ambiental, os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA).

Os instrumentos técnicos são diversos, mas a questão que fica é sobre quais de fato são utilizados. Em buscas em *sites* oficiais que tratam dessas informações, como a Confederação Nacional de Municípios (CNM) e o Trata Brasil, foi identificado, com base nos levantamentos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que 94,7% dos municípios brasileiros não possuem planejamento de drenagem e manejo de águas pluviais³, ademais até o ano de 2005, apenas 14,5% dos municípios tinham PDM, mas em 2021 esse número aumentou para 53,1%.

Entretanto, de acordo com dados da CNM, apenas 14 prefeituras, no período de 2009 – 2023, receberam recursos federais para apoiar a elaboração dos PDMs, representando apenas 1% do total, e o valor destinado a gestão foi de R\$ 1,5 milhão, que é insuficiente para o fortalecimento do planejamento e da gestão⁴.

Os dados apresentados pela CNM, com base no IBGE, são alarmantes, pois demonstram a negligência do Estado (via esfera municipal) em fiscalizar e disponibilizar recursos para que as cidades promovam qualidade de vida para a população. Então, mesmo com os diversos avanços técnicos e proposições no campo acadêmico, com relação a adoção de instrumentos capazes de comportar a realidade urbana de cidades pequenas, a discussão deve partir justamente do motivo pelo qual as cidades estão desassistidas pelo poder público, que tem

³ Informações do *site* Trata Brasil, saneamento é saúde, disponível no link: <https://tratabrasil.org.br/94-7-municípios-nao-tem-planejamento-drenagem/>. Acesso: 22 mai. 2025

⁴ Informações retiradas do *site* da CNM, disponível no link: <https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/estatuto-da-cidade-e-os-municípios-mais-da-metade-dos-municípios-possuem-plano-diretor?>. Acesso em 22 mai. 2025

perpetuado o engavetamento de bons projetos e a criação de outros apenas para cumprir protocolos de gestão.

Sobre a negligência do poder público Lage e Bernardini (2001) identificaram que parte do corpo técnico, a frente da gestão pública nacional, entende as cidades pequenas como realidades homogêneas. Isso pode ser influenciado pelo que Endlich (2006) chamou de características das cidades pequenas, que se dividem em dois pontos principais, sendo ela a sociabilidade e o ritmo, que é marcado basicamente pelas relações pessoais construídas nessas localidades, com relação as vivências cotidianas e a tranquilidade.

Essas características, acabam criando a falsa expectativa de que em cidades pequenas não há grandes problemas, considerando que as pessoas vivem um ritmo desacelerado, quando comparado a cidades maiores, e tem a possibilidade de ter relações de vizinhança mais íntimas, sem que haja, supostamente, casos de violência e criminalidade. No entanto, derivado basicamente do espelhamento das cidades pequenas em cidades médias e grandes, considerando práticas de planejamento e gestão, o modo de vida urbano acaba transbordando, bem como os padrões de (re)produção sócio-espacial, que quando analisados de perto estão presentes em cidades pequenas.

Fernandes e Correia (2018) abordam que os problemas urbanos existem desde as primeiras cidades capitalistas e são ampliados constantemente. É relevante considerar que eles existem derivado principalmente do modo de produção capitalista, que, por essência é desigual e excludente, onde os problemas são mascarados, tendo em vista que parte da população não os percebem.

Dentre os problemas urbanos, Fernandes (2012) menciona a falta de habitação, escolas, hospitais, saneamento básico, lazer público e gratuito, dentre outros. Neste caso, em decorrência da ilusão de que em cidades pequenas, não há grandes problemas a serem resolvidos, criou-se um mito que idealiza essas localidades como pacatas e bucólicas, ideário esse que precisa ser descontruído (Fernandes e Correia, 2018), para que assim se construa a percepção coletiva de que há necessidade de planejamento e gestão formais, bem como a implementação de instrumentos técnicos que atendem essas realidades.

Dentre as defesas levantadas sobre aparatos técnicos, Carmo *et al.* (2023) enfatiza o uso de dados provenientes de ARP, em especial as ortoimagens, Carmo e Matias (2024) a aplicação de Modelos Digitais de Terreno e Superfície (MDT e MDS), também coletas com ARP. Ambas as pesquisas, se sustentam na premissa de que as imagens orbitais disponíveis gratuitamente no *site* do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), não oferecem resoluções espacial e temporal que atendam as demandas e análises espaciais em cidades pequenas.

Pesquisas como a desenvolvida por Righi e Squaiella (2019) mencionam potencialidades no uso de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), no planejamento urbano de cidades inteligentes. Os autores alegam que é possível criar integração entre as infraestruturas, promovendo a identificação e diagnósticos rápidos de problemas urbanos, tornando mais eficientes os processos de tomada decisões sobre a cidade e consequentemente melhorando a qualidade de vida.

Todavia, se essas tecnologias são represadas em cidades inteligentes, a democratização no acesso a esses instrumentos técnicos é barrada, além disso, a coleta, o processamento e a análise de um grande volume de dados – quando considerada a realidade de cidades médias e grandes – torna a utilização do instrumento inviável e onerosa, por mais que haja investimentos públicos. Mas quando aplicado em cidades pequenas, os processos tornam-se mais rápidos e correspondem as necessidades de resoluções espaciais e temporais.

Com relação a construção de uma base cartográfica básica de um município, geralmente o IBGE disponibiliza alguns dados em *shapefile*, que podem ser tratados em *softwares* de SIG, como o QGIS e o ArcGIS. Contudo, esses dados concentram-se nas divisões político-administrativas, com a menor escala de análise sendo os setores censitários (usados em censos demográficos) e a maior sendo a do país, bem como dados sobre os aspectos físicos (hidrografia, transportes, áreas protegidas, uso e ocupação, geologia, pedologia, geomorfologia, dentre outros), com escala espacial que variam de 1:100.000 a 1:250.000.

Silva *et al.* (2018) mencionam que as dificuldades com relação as cidades pequenas e as bases cartográficas, concentram-se na dificuldade de recursos

financeiros e na escassez de mão de obra qualificada para a produção, disponibilização e manutenção dos dados geoespaciais. Uma das soluções apresentadas pelos autores é o uso de Informação Geográfica Voluntária (VGI), como o *OpenStreetMap*, pois ele possibilita a criação de mapas detalhados, podendo se tornar uma ferramenta eficaz para essa necessidade de detalhamento.

Dada a falta de mão de obra qualificada para o tratamento e coleta de dados (Silva et al, 2018; Carmo, 2019), torna-se evidente a necessidade em se promover cursos de capacitação, via Estado, para o corpo técnico das prefeituras. Esses podem ser ofertados gratuitamente *online*, por plataformas já disponíveis, como o Capacidades⁵ e o Enap⁶ (Escola Nacional de Administração Pública), ambos já apresentam cursos de capacitação para o uso de ARP, *Building Information Modeling* (BIM), tratamento de dados espaciais, dentre outros.

Mas apesar da disponibilidade de cursos *online* gratuitos, também seria de grande relevância capacitações voltadas exclusivamente para técnicos da prefeitura, como também incentivos a capacitação. Dessa forma, por meio de processos mais completos e imersivos, o corpo técnico estaria preparado para utilizar instrumentos técnicos que sejam capazes de responder as demandas locais.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, é notável uma incompatibilidade a respeito dos instrumentos jurídicos e técnicos voltados ao planejamento urbano de cidades pequenas. Considerando exclusivamente os instrumentos jurídicos, diversos autores mencionam o fato de que eles não atendem as necessidades intrínsecas as dinâmicas urbanas de cidades pequenas, que ficou mais evidente após os 24 anos de aprovação do Estatuto da Cidade (lei nº 10.257, de 2001), tornando necessária a adequação da lei para os processos vivenciados atualmente.

Para a utilização dos instrumentos técnicos adequados, além da resolução espacial compatível com a análise espacial pretendida, é necessário o treinamento do corpo técnico para coleta, processamento, análise e compartilhamento

5 O link do *site* pode ser acessado via: <https://www.capacidades.gov.br/>. Acesso em: 22 mai. 2025.

6 O link do *site* pode ser acessado via: <https://enap.gov.br/pt/busca?searchword=&tipo=cursos>. Acesso em: 22 mai. 2025

to de informações, tendo em vista que diversos autores mencionam a escassez de mão de obra qualificada.

Outrossim, torna-se indispensável a construção de uma boa base de dados georreferenciados para as cidades pequenas, considerando escalas com maior detalhamento, para além daquelas disponibilizadas pelo IBGE, assim, os diagnósticos e acompanhamento seriam mais precisos e eficazes. Portanto, torna-se essencial a capacitação do corpo técnico e oferta de dados compatíveis (sob a perspectiva de resolução espacial e temporal) com a localidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, Casa Civil, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 20 de jun. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 10 mai. 2025.

CARMO, B. A. O uso de Veículo Aéreo Não-Tripulado (VANT) no planejamento territorial de cidades pequenas. 2019, Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – FCT/Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2019.

CARMO, B. A.; MATIAS, L. F. Utilização de Modelos Digitais de Terreno e Superfície (MDT e MDE) na identificação de áreas vulneráveis a enxurradas e enchentes no bairro Pinhalzinho em Holambra/SP (Brazil). *In: 10º CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL (PLURIS 2024)*, 2024, Porto, Portugal. *Anais [...]*. Porto: Universidade de Guimarães, 2024, p. 1 – 12.

CARMO, B. A.; AZEVEDO, T. MATIAS, L. F. As imagens de sensoriamento remoto no planejamento urbano de cidades pequenas: a necessidade da adoção de imagens aéreas. *In: XX SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO*, 2023, Florianópolis, Santa Catarina. *Anais [...]*. São José dos Campos (SP):INPE, 2023, p. 3151-3154.

CAMPBELL, S. *Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development*. **Journal of the American Planning Association**, n. 3, v. 62, p. 296 - 312, 1996.

DUARTE, F. **Planejamento urbano**. 2^a ed. Curitiba, Editora Ibpex, 2011.

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2006.

FERNANDES, P. H. C.; CORREIA, S. J. Pequenas cidades, grandes problemas urbanos: a realidade de São Bastião da Amoreira (PR). **Vértices**, n. 01, v. 20, p. 1 – 16, 2018.

FERNANDES, P. H. C. **Sociabilidade e sentimento de insegurança urbana em pequenas cidades**: o Norte do Paraná. 2012. 262 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, Maringá, PR, 2012.

FONTANA, F. Técnicas de pesquisa. In. MAZUCATO, T. (org.). **Metodologia da pesquisa e do trabalho científico**. 1^a ed, Petrópolis/RJ, FUNEPE, 2018, p. 9 – 17.

FRANÇA, I. S. Pequenas cidades, problemas urbanos e participação social na perspectiva da população local. **Ateliê Geográfico**, v. 15, n. 01, p. 218 – 237, 2021.

LAGE, S. D. L.; BERNARDINI, S. P. Planejamento e gestão territorial de municípios de pequeno porte populacional: Relevância do Plano Diretor e adequação do Estatuto da Cidade aos municípios de até vinte mil habitantes. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 16, p. 1 – 19, 2024.

LAGE, S. D. L.; FRANCISCO FILHO, L. L. Planejamento e gestão urbano-territorial de municípios de pequeno porte populacional: desafios à implementação do Estatuto da Cidade e dos Planos Diretores Municipais. **Revista Gestão e Planejamento**, v. 22, p. 247 – 260, 2021.

LIMA, T. H. S. Planejamento urbano e áreas verdes: um ensaio teórico à luz das áreas livres e da interação social. **TRANSVERSAL-Revista Anual do IEDA Instituto Educacional de Assis**, p. 76. 2003.

MARQUES, M. M. O papel do desenho urbano no planejamento e gestão da cidade. In: GONZALES, S. F. N.; FRANCISCONI, J. G.; PAVIANI, A. **Planejamento e urbanismo na atualidade brasileira**: objeto, teoria e prática. 1^a ed. São Paulo, Livre Expressão, 2013.

MARTINS, R. F. V. Planejamento urbano e o desafio da gestão ambiental. In: MARTINS, B. C. (org.). **Planejamento urbano e regional**. Editora Atena, Ponta Grossa, PR, p. 56 - 69, 2019.

MARISCO, L. M. O. A elaboração de Planos Diretores em cidades pequenas: reflexões sobre os limites e perspectivas ao desenvolvimento local. **Revista Contexto Geográfico**, v. 02, n. 03, p. 41 - 52, 2017.

RIBEIRO, L. J.; CHAVES, M.R. Expansão urbana e segregação sócio-espacial. **Revista Geográfica de América Central**, v. 01, p. 1 – 12, 2011.

RIGHI, R. SQUAIELLA, R. B. F. Cidades Inteligentes: Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) instrumentando o planejamento urbano e regional. In: MARTINS, B. C. (org.). **Planejamento urbano e regional**. 1^a ed, Ponta Grossa/PR, Atena Editora, 2019.

SANTOS, R. T. **Planejamento ambiental**: teoria e prática. São Paulo: Oficina de Textos, 2004.

SANTORO, A. G.; NASCIMENTO NETO, P. Pequenas cidades e o encaixe forçado dos instrumentos tradicionais de planejamento urbano. In: XX ENANPUR, 2023, Belém, Pará. **Anais [...]**. Belém (PA), p. 1 – 13, 2023.

SILVA, P. L.; SPERANDIO, V. G.; RODRIGUES, L. F.; DIAS, V. E. C.; LOTI, L. B. S.; LISBOA, M. H. M.; OLIVEIRA, G. D.; MIRANDA, G. H. B.; MARTINS, G. S.; MONTEIRO, C. R.; MENDES, V. F.; LISBOA-FILHO, J. Bases Cartográficas para municípios de pequeno porte geradas por Informação Geográfica Voluntária. **Revista Brasileira de Cartografia**, v. 70, edição especial XXVII Congresso Brasileiro de Cartografia, p. 1664 – 1685, 2018.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 6^a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2021.

STEPHAN, I. I. C. Planejamento e gestão urbanos: um panorama das cidades intermediárias na Zona da Mata mineira. **Cadernos do PROARQ (UFRJ)**, v. 30, p. 37 – 54, 2018.

STEPHAN, I. I. C.; STEPHAN, L. M.; CIVALE, L.; PEREIRA, A. C. S. Avaliação das condições de planejamento urbano nas cidades com menos de dez mil habitantes na Zona da Mata Mineira. **ARQUITEXTOS (SÃO PAULO)**, v. 282, p. 1 – 11, 2023.

CAPÍTULO 2

A REGIÃO DAS GUIANAS: DAS ESPACIALIDADES ÀS INSTITUCIONALIDADES

Jadson Porto
Ruben Camilo Louis Gonzalez
Roberto Luiz do Carmo
Doi: 10.48209/978-65-5417-580-1

INTRODUÇÃO

O objetivo das reflexões aqui estabelecidas é analisar as espacialidades e institucionalidades da Região das Guianas. Tal processo tem corroborado para as novas articulações, usos e funções do território aqui identificado, bem como em sua construção regional. Para atender as expectativas do objetivo acima traçado, foi utilizada a seguinte metodologia: Análises bibliográficas e documentais sobre a espacialidade, historicidade e economicidade dessa região; análise quantitativa com análise descritiva de dados secundários existentes dos censos e das economias regionais.

As bases teóricas para a elaboração deste texto estão assentadas nas seguintes abordagens: Uso do território (Santos, 1994); acionalidade espacial (Cano, 1998, 2008); vivificação e vitalização da fronteira (Porto; Superti, 2022). Resgatou-se referências bibliográficas sobre a Região das Guianas (Lézy, 2020; Silva; Di Miceli, 2024); levantamentos estatísticos demográficos e econômicos, junto às agências oficiais de cada país integrante da região estudada.

Quanto à questão orientadora deste texto é: como se configuram as espacialidades e institucionalidades espaciais da Região das Guianas?

A Região das Guianas (RG) ocupa uma área de 2.008.078,96 km² ao norte da América do Sul (Figura 1), com uma população estimada de 7.424.779 habitantes (2022), envolvendo a totalidade territorial da Guiana Francesa, Suriname e da República Cooperativa da Guiana e parcialmente

dos territórios brasileiro e venezuelano. É composta por duas espacialidades: Uma envolve a *Região das Guianas Brasileira* (RGB); A outra, a *Região das Guianas Internacional* (RGI).

Figura 1 - Região das Guianas



Fonte: SILVA, G. V.; DI MICELI (2024, p. 32)

Este texto é composto por duas seções: A primeira traz breves considerações sobre as espacialidades da Região das Guianas. A segunda, aborda sucintamente as espacialidades e o uso do território da Região das Guianas Brasileiras.

TEMPORALIDADES E ESPACIALIDADES DA REGIÃO DAS GUIANAS

Por mais que haja referências históricas sobre a ocupação da Região das Guianas desde o século XVI (Lézy, 2000; Queiroz; Gomes, 2002; Silva; Granger; Bastos 2023; Silva; Di Miceli, 2024), a temporalidade, aqui abordada, diz respeito ao período de 1940-2025, quando o processo de *vivificação* e *vitalização* da fronteira foi se consolidando mediante à grande atuação e investimentos públicos e privados na região (Porto; Superti, 2022).

Na RGB (Figura 2), identificam-se as seguintes temporalidades:

a) **Vivificação e vitalização da fronteira (1940-1980):** criação de dois Territórios Federais no lado brasileiro (Amapá e Roraima), em 1943; instalação

da Zona Franca de Manaus (1960); as rodovias começam a conectar as especialidades da Região das Guianas (pós-1970); ampliam-se as aproximações internacionais para a transfronteirização (a exemplo do Tratado de Cooperação da Amazônia - TCA); instalação de grandes projetos na Amazônia Brasileira (Jari; Trombetas) (1970-1980); b) **Novas vivificações e vitalizações da fronteira (1980-2000)**: a estadualização dos ex-Territórios Federais do Amapá e Roraima; instalação de políticas territoriais ambientais (Unidades de Conservação e Terras indígenas), econômicas e infraestruturais; criação de novos municípios; assinatura do Acordo-Quadro Brasil/França (1996); d) **Contemporaneidades das vivificações e vitalizações da fronteira (2000-2024)**: instalação de Regiões Metropolitanas (Macapá; Manaus e os casos de Roraima); ampliação das políticas territoriais ambientais.

Figura 2 - Região das Guianas Brasileira



Fonte: Elaboração de Jadson Porto (2024)

A RGI envolve a totalidade da Guiana Francesa, Suriname, República Cooperativa da Guiana e a parte oriental da Venezuela. É delimitada pelo Oceano Atlântico, Mar do Caribe, a margem direita do Rio Orinoco e a linha de fronteira com o Brasil (Figura 3). Silva, Granger e Bastos (2023), sugeriram uma proposta de periodização da integração da Região das Guianas, com ênfase aos

casos da Guiana, Suriname e Guiana Francesa. Os autores indicam 4 fases: Velho regionalismo (1950-1980); Novo regionalismo (1990); Regionalismo pós-neoliberal (2000) e regionalismo pós-hegemônico. Os autores não inseriram a territorialidade venezuelana em suas reflexões.

Figura 3 - Localidades fronteiriças da Região das Guianas Internacionais



Fonte: Elaboração Jadson Porto (2024).

Por mais que haja uma similitude das inserções das espacialidades quanto à sua função na economia-mundo (Fornecedores de *commodities* e consumidores de produtos industrializados), suas particularidades quanto aos usos de seus territórios mostram o quanto são heterogêneos. Por exemplo: Guiana e Suriname ainda possuem muitas heranças de sua colonização europeia, de colônia de exploração. A Guiana Francesa, por sua vez, ainda mantém sua interação política e econômica com a França (em 1946, juntamente com Guadalupe, Martinica e Reunião, tornou-se um Departamento Francês; em 1982, passou a ser uma região francesa; em 1987, Ultraperiferia francesa e; em 2003, Departamentos e regiões ultramarinos) (Iedom, 2009; Santos, 2013; Silva; Di Miceli, 2024).

Com a instalação da do Centro Espacial da Guiana, em Kouru, Guiana Francesa (1965) e; das explorações de petróleo em território venezuelano (Desde a década de 1970) e, mais recentemente, na República Cooperativa da Guiana (2021), além das expectativas da exploração no litoral amapaense, no-

vas funções e usos desses territórios são inseridos nas discussões sobre a integração regional.

Sobre espacialidades, onde as suas dinâmicas e concepções do espaço apresentam uma experiência articulada, que intercala em seus diversos usos (Santos, 1997), apresenta-se, brevemente neste texto, duas reflexões. Uma quanto à sua localização; a outra, quanto às *espacialidades institucionalizadas*.

a) Quanto à sua localização

A RG possui 115 localidades, sendo 52 delas são municípios brasileiros ocupando 1.087.473,06 km², representando 54,15% da RG. A partir da tipologia dos municípios adotada pelo Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira brasileira (Brasil, 2005), replica-se aqui para RG, a proposta indicada na obra citada. Quanto à sua localização, apresenta uma tipologia composta por *municípios lindeiros* e *não-lindeiros*, mas dentro da Faixa de Fronteira para o caso brasileiro, pois inexiste tal faixa na RGI.

Segundo Brasil (*Op. cit.*, p. 11), no primeiro grupo há três casos: a) aqueles em que o território do município faz limite com o país vizinho e sua sede se localiza no limite internacional, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho (cidades-gêmeas); b) aqueles cujo território faz divisa com o país vizinho, mas cuja sede não se situa no limite internacional; e c) aqueles cujo território faz divisa com o país vizinho, mas cuja sede está fora da Faixa de Fronteira. Quanto ao grupo dos municípios não-lindeiros, ou seja, na retaguarda da faixa pode ser dividido em dois subgrupos: a) aqueles com sede na Faixa de Fronteira e; b) aqueles com sede fora da Faixa de Fronteira.

A Faixa de Fronteira brasileira possui 588 municípios. O quantitativo de municípios inseridos na RGB é de 52, sendo que 32 deles estão nesta faixa (Brasil, 2005). Ao se identificar tais configurações no estudo de caso aqui estabelecido, a RG, a tipologia dos 16 *municípios lindeiros* que estão inseridos na RGB são (Quadro 1).

Quadro 1 - Tipologia dos municípios lindeiros da Região das Guianas Brasileira

TIPOLOGIA	AMAPÁ	AMAZONAS	PARÁ	RORAIMA
Municípios limítrofes com o país vizinho e com sede no limite internacional.	Oiapoque	-	-	Bonfim; Pacaraima e; Uiramutã
Municípios divisa com o país vizinho, dentro da Faixa de Fronteira e com sede fora do limite internacional.	-	São Gabriel da Cachoeira; Santa Isabel do Rio Negro	-	Amajari; Caracaraí; Caroebe e; Normandia.
Municípios divisa com o país vizinho e com sede fora da Faixa de Fronteira	Laranjal do Jari	Barcelos	Almeirim; Alenquer; Óbidos e; Oriximiná	-

Fonte: Brasil (2005).

É nesta sub-região onde se encontram três *espacialidades institucionalizadas, cidades-gêmeas* (Oiapoque, Bonfim e Pacaraima), que também são; nessa região, há a existência dos maiores municípios brasileiros em extensão (Barcelos, São Gabriel da Cachoeira, no Estado do Amazonas e; Oriximiná, no Estado do Pará), com mais de 100 mil km², em cujas áreas territoriais existam extensas áreas protegidas.

Quanto aos *municípios não-lindeiros*, mas com territórios dentro da Faixa de Fronteira, 17 são inseridos na RGB. São eles (Quadro 2):

Quadro 2 - Tipologia dos municípios não-lindeiros da Região das Guianas Brasileira

TIPOLOGIA	AMAPÁ	AMAZONAS	PARÁ	RORAIMA
Municípios com sede dentro da faixa de fronteira	-	-	-	Alto Alegre; Boa Vista; Cantá; Iracema; Mucajaí; Rorainópolis; São Luiz e; São João da Baliza
Municípios com sede fora da faixa de fronteira	Amapá; Calçoene; Ferreira Gomes; Pedra Branca do Amapari; Pracuúba e; Serra do Navio	Urucará; Nhamundá	Faro	-

Fonte: Brasil (2005).

Para o caso da RGI, sua tipologia será aqui trabalhada como composta por *localidades lindeiras* e *não-lindeiras*. Pois os países integrantes possuem configurações político-territoriais-administrativos distintos.

b) Quanto às espacialidades institucionalizadas

Segundo o Dicionário Online de Português, *institucionalidade* diz respeito ao que é *característico de uma instituição, do conjunto de normas em benefício de interesses coletivos e sociais*. Cada institui possui a sua espacialidade onde são definidas suas áreas de influência; suas regras e normas; bem como suas maneiras de configurações territoriais.

O viés das *espacialidades institucionais* diz respeito à identidade, reconhecimento e/ou regulamentação territorial por um diploma legal, como também à criação de órgãos gestores para organizar, monitorar ou administrar o uso do território e as suas funções territoriais. Diversos são os *espaços institucionalizados*. São resultantes de políticas territoriais, cujas configurações e organizações são normatizadas por um sistema de normas. Para atender aos objetivos no texto aqui apresentado, evidenciam-se:

- Blocos Econômicos: Estes são associações de países, visando a formação de um mercado regional comum através de facilidades tarifárias entre os membros e que podem ser de diversos tipos (união aduaneira, zonas de livre-comércio, dentre outros). Os blocos econômicos em que há participação dos países da Região das Guianas são: Mercosul (Venezuela e Brasil; Suriname e Guiana são países associados a este bloco); Caricom (Venezuela, Guiana e Suriname); Comunidade Andina (Venezuela); OPEP (Venezuela); União Europeia (Guiana Francesa).

- Espaço de cooperação: Ocorrência de uma série de ações de cooperações entre os países amazônicos por relações políticas territoriais, a exemplo do Tratado de Cooperação Amazônica (1978), que envolve oito países amazônicos (Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela)¹, é o instrumento jurídico que reconhece a natureza transfronteiriça da Amazônia.

¹ Embora a França, pela Guiana Francesa, não seja signatária do TCA, não significa dizer que este espaço ultramarino francês não faça parte da Amazônia, mas que a sua condição amazônica não foi considerada para a sua inserção, mas sim uma condição política-administrativa.

A Guiana Francesa não é signatária deste Acordo². Em 1995 foi criado a Organização do Tratado de Cooperação da Amazônia (OTCA), para fortalecer e implementar os objetivos do Tratado de Cooperação Amazônica.

A partir de 2007, com o Interreg IV e o Programa Operação da Amazônia (POA), intenciona-se integrar fisicamente Guiana, Suriname, Guiana Francesa e Brasil (pelos estados do Amapá, Pará e Amazonas), mesmo objetivo preconizado pela Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Com isso, o POA corrige o vazio que o TCA e o IIRSA não atendiam: a integração da Guiana Francesa no norte da América do Sul. Em 2023, a França mostrou interesse em assinar o referido Tratado (Jornal da USP, 2023) e outros acordos de cooperação foram assinados entre os países da RG (Silva, 2023).

- Região metropolitana: Há oito Regiões Metropolitanas na RG: a) Uma na Guiana Francesa, *Região Metropolitana Caiena-Kouru* (Granger, 2024); b) Duas na Venezuela, A Área Metropolitana da Ciudad Bolívar e *Área Metropolitana de Ciudad Guayana* (Marte, 2020); c) no Brasil, em 2019 já haviam sido reconhecidas 74 dessas unidades (Firskowski, 2012; 2013; Ribeiro; Silva; Rodrigues, 2011; Soares, 2013) e já atingiram a faixa de fronteira (Pego *et al.*, 2017; 2018; Silva; Porto, 2022; Moura *et al.*, 2022).

Para o caso da RGB, esta é composta por cinco Regiões Metropolitanas. Ei-las:

* *Região Metropolitana de Manaus*: Institucionalizada pela Lei Complementar do Amazonas nº 52, de 30 de maio de 2007 (IPEA, 2021; Areb; Lima; Conceição, 2024; Observatório da Região Metropolitana de Manaus);

2 Para Porto (2020), ao considerar que a Guiana Francesa não seja signatária do TCA, não integra a OTCA e não é envolvida pela IIRSA; que não se insere nessas iniciativas de políticas públicas de integração na América do Sul; avalia que passados 30 anos da assinatura do TCA, a articulação da Guiana Francesa em políticas públicas que visassem a integração no norte da América do Sul somente foi efetivado com a proposta de integração regional da União Europeia conhecida como Interreg IV e VI, através do Programa de Operação da Amazônia - PO Amazonie (POA), para o período 2007-2012; para o período, 2014-2020, a República Cooperativa da Guiana foi inserida em suas programações. Por mais que a França, pela Guiana Francesa, não seja signatária do TCA, não significa dizer que este espaço ultramarino francês não faça parte da Amazônia, mas que a sua condição amazônica não foi considerada para a sua inserção, mas sim uma condição política-administrativa.

é a mais populosa RM da RGB, com 2.063.689 habitantes, segundo o censo do IBGE (2022b); em 2024 era composto por 13 municípios (Autazes, Cacau Castanho, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga, Manaus, Manacapuru, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Silves). Quatro municípios desta RM, integram a RGB (Itacoatiara; Itapiranga; Novo Airão e; Presidente Figueiredo), mas nenhum deles estão dentro da Faixa de Fronteira.

* *Região Metropolitana Amapaense*: Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 21, de 26 de fevereiro de 2003, é a mais antiga RM estabelecida na RGB. É constituída por três municípios (Macapá, Santana e Mazagão) (Porto, 2018; Silva; Porto, 2022), mas nenhum deles estão dentro da Faixa de Fronteira.

O caso do Estado de Roraima é bastante curioso. Pois foram reconhecidas, em suas institucionalidades, três RM's. Todas elas dentro da Faixa de Fronteira brasileira e instituídas pela Lei Complementar Estadual nº 130, de 21 de dezembro de 2007, no mesmo ano da instituição do caso amazonense, e seu conjunto ocupa 80% do território roraimense. Ei-las:

* *Região Metropolitana de Boa Vista*, compreende os municípios de Alto Alegre, Boa Vista, Bonfim, Cantá e Mucajaí. É a única que possui uma capital estadual na Faixa de fronteira e uma *cidade-gêmea* (Bonfim).

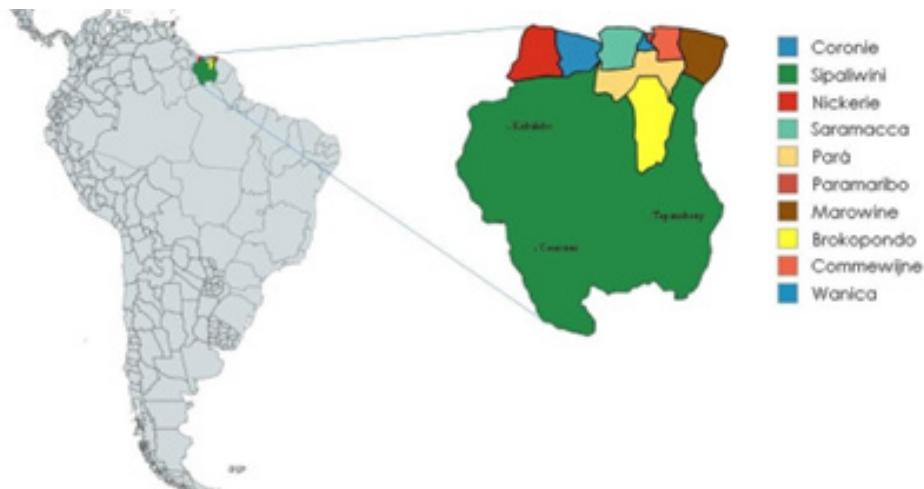
* *Região Metropolitana do Sul de Roraima*, compreende os municípios de Caroebe, Rorainópolis, São João da Baliza e São Luiz.

* *Região Metropolitana Central*, é composta pelos municípios de Iracema e Caracaraí.

- **Distrito Federal**: Categoria territorial adotada em Suriname para o caso de *Sipaliwini* (Figura 4). Considerando as configurações territoriais e político-administrativa deste Distrito Federal, suas características podem ser estimular análises geográficas, geopolíticas e ecológicas, pois seu território: a) é o que possui maior território da RG, superando os casos brasileiros de Barcelos (AM); São Gabriel da Cachoeira (AM) e; Oriximiná (PA); b) somente a sua área corresponde a 79,70% do território surinamês; c) o Distrito não possui uma capital; d) é administrado diretamente pelo Governo Nacional

de Paramaribo; e) sua área corresponde a duas vezes a área da Guiana Francesa; f) diferente dos demais Distritos, não possui *localidades*, mas *jurisdições* (*ressorten*), num total de seis. Dessas, três delas são fronteiriças, elas: Kabalebo (com a Guiana); Coeroeni (com a Guiana e Brasil) e; Tapanahony (com a Guiana Francesa e Brasil).

Figura 4 - Divisão político-administrativa de Suriname.



Elaboração: Jadson Porto (2025).

- **Capital**: sede principal de um Estado, Província, Departamento, ou de um país. Na região das Guianas, há as capitais de Estados brasileiros (Macapá [AP]; Manaus [AM] e Boa Vista [RR]); Caiena, na Guiana Francesa, e as sedes de seus departamentos; Puerto Ayacucho (Amazonas), Ciudad Bolívar (Bolívar) e, Tucupita (Delta Amacuro), na Venezuela; além de todos as sedes dos Distritos do Suriname e nas regiões administrativas e conselhos da República Cooperativa da Guiana. Quanto à sede de um país, há: Paramaribo (Suriname) e Georgetown (Guiana).

- **Territórios Federais**: Entes federativos inseridos na América do Sul a partir de meados do século XIX. Dois países adotaram este tipo de *espacialidade institucionalizada* na Região das Guianas: Venezuela com os Territórios Federais do Amazonas (1873), Alto Orinoco (1880), El Caura (!882), Yuruari (1881) e El Delta (1884) (Figura 8) e; Brasil (1943), com os Territórios Federais do Amapá e Rio Branco (Atual Estado de Roraima)³.

³ Sobre os Territórios Federais no Brasil e Venezuela, vide: Martinez (2018); Porto (1999; 2003; 2023).

- Municípios na Faixa de Fronteira brasileira: O Brasil é o único país da Região das Guianas que possui uma Faixa de Fronteira reconhecida institucionalmente (Lei 6.634, de 2/5/1979), composta por políticas territoriais e econômicas a destinada (Brasil, 2005; 2012). Esta *espacialidade institucionalizada*, merece ser revista e reanalisada por que duas décadas se passaram desde a elaboração do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira no Brasil (Brasil, 2005). A Faixa de Fronteira é uma outra regionalização do território brasileiro.

- Cidades-gêmeas: Tais *espacialidades institucionalizadas* são encontradas no caso brasileiro, 30 dos 588 municípios localizados na sua Faixa de Fronteira⁴. O Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, em seu artigo 15 A, § 1º, é a norma que reconhece a existência desta categoria de cidade no Brasil. O tema é retomado em Brasil cinquenta anos depois, quando foi elaborado a Proposta de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (Brasil, 2005), ampliando as reflexões sobre as *cidades-gêmeas*, como parte integrante de uma política territorial brasileira e; somente em 2012 efetivamente se manifesta uma regulamentação para a sua materialização em uma proposta econômica, pela Lei nº 12.723, de 9 de outubro de 2012.

Segundo o IBAM (2025, p. 28) a última atualização da Portaria nº 2.507, de 5 de outubro de 2021, são considerados cidades gêmeas:

os Municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação comum a localidade do país vizinho, assim como manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania.

Vale ressaltar, também, que para o IBAM (*Op. cit.*, p. 28 e 29), no contexto de integrações transfronteiriças, os chamados arranjos populacionais internacionais ou fronteiriços (API)⁵. Na Faixa de Fronteira amazônica, há 6 APIs

4 O Brasil é o único país que possui uma definição jurídica às *cidades-gêmeas*, que foi apresentada pela Portaria MI nº 125, de 21 de março de 2014; retomada na Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016 e; atualizada com a inserção de Cáceres (MT) pela Portaria nº 1.080, de 24 de abril de 2019.

5 De acordo com as classificações de Regiões de Influência das Cidades (Regic) do IBGE (2018), arranjo populacional é o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais.

identificados: Guajará-Mirim/Brasil - Guayaramerín/Bolívia; Assis Brasil/Brasil; Cobija/Bolívia - Brasiléia/; Tabatinga/Brasil - Letícia/Colômbia; **Bonfim/Brasil** - Ireng/Guiana; **Oiapoque/Brasil**.

- Unidades de Conservação

Por mais que Chelala (2008) enfatize as dinâmicas econômicas para as suas reflexões sobre a *magnitude do Estado* na sócio-economia; Porto (2020), por sua vez, sugere que esta *magnitude* pode ser espacializado, em políticas territoriais e na implantação de *espaços de restrições de uso do território*⁶. Ou seja, São diversas e heterogêneas as magnitudes expressadas no território.

O caso venezuelano, é regulamentado pelo Decreto 276/1989 (Gaceta Oficial, 1989), que estabelece normas gerais para reger a administração e a gestão dos parques nacionais e monumentos naturais, incluindo a atribuição dos usos permitidos, a regulamentação das atividades e as modalidades de administração propriamente ditas.

O caso brasileiro, é regido pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), regido pela Lei 9.985/2000, que estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação.

O caso guianense possui cinco Áreas Protegidas estabelecidas, com uma área total de 17.870 km².

Quanto ao caso surinamês, com 11 Reservas Naturais em Suriname, até 1975, essas Reservas foram estabelecidas na ocorrência de flora, fauna, objetos culturais e geológicos únicos e pela sua natureza e paisagens típicas. Após 1975, foram baseadas após inventários e ecossistemas completamente mapeados.

Na Guiana Francesa, existem seis Reservas Naturais Nacionais (RNN) estabelecidas entre 1992 e 2006. Em 2007, foi criado o Parque Nacional da Guiana, com 20. 300 km², fronteira com o Brasil⁷.

6 Porto et. al. (2007), defendem que no quesito de uso do território, há *espaços de expansão*, que dizem respeito àqueles espaços que o capital poderia usá-los sem as restrições no quesito ambiental que as Unidades de Conservação e Terras Indígenas impõem, mas mediante a outros tipos de legislações. Quanto aos *espaços de restrição*, estes seguem as diretrizes legais do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), em suas diversas categorias de gestão das Unidades de Conservação existentes, e por Terras Indígenas, gerenciadas pela Funai.

7 Vide: www.globalnationalparks.com/french-guiana/

- Terras indígenas:

Entende-se, também, aqui que as Terras indígenas se configuram como *espaços de restrição* quanto ao seu uso do território (Porto *et. al.*, 2007).

Para o caso da Venezuela, a promulgação de leis e decretos sobre demarcação não apenas reconhece o uso e o gozo das terras em zonas tradicionais de fronteira indígena, mas também de espaços indígenas em áreas semiurbanas onde, em conformidade com um processo de reindigenização, a população se autoreconhece como tal (Vide: Arias, 2007; Arias, Guerrero, 2022; Becerra; Pineda, 2022).

Para o caso da República Cooperativa da Guiana, existem 169 comunidades ameríndias, incluindo satélites, assentamentos e aldeias. Dessas, noventa e seis (96) têm reconhecimento legal das terras que usam e ocupam. Há, também, existem vários assentamentos “mistos” (um assentamento que comprehende pessoas de várias etnias). Em 2002, o Governo alterou a Política para avançar para a Fase 2. Dessa forma, as regiões que haviam concluído a demarcação não precisaram esperar até que outras regiões terminassem para iniciar a fase 2. A Guiana possui nove nações indígenas que se estabeleceram em todo o território. Há um total de aproximadamente 35.170 km² de terras ocupadas pelos povos indígenas⁸.

Para o caso do Suriname, segundo o professor da Universidade Anton de Kom, Suriname, Dr. Jack Mencke, em entrevista, *não existe um diretório oficial de terras demarcadas. A VIDS - Associação de Líderes de Aldeias Indígenas do Suriname (Vereniging van Inheemse Dorpschoofden in Suriname) demarcou provisoriamente várias terras indígenas. A demarcação final dos limites é um processo complexo com outras agências, inclusive o governo* (Vide: <https://vids.sr/>). O Suriname é o único país da América do Sul que ainda não reconheceu os direitos de povos tradicionais à terra em sua Constituição. Apesar disso, a Corte Interamericana de Direitos Humanos determinou, em 2007, que o país demarcasse o território do povo Samaraka (Pinas, 2024).

Para o caso da Guiana Francesa, segundo o geógrafo Stéphane Granger, em entrevista, as terras indígenas são conhecidas como *Zones de Droit d'Usage Collectif* (Zonas de Direito de Uso Coletivo). É uma propriedade coletiva da

⁸ Para maiores detalhes, vide: <https://moaa.gov.gy/land-tenure/>; <https://factpage.glsc.gov.gy/home/amerindian-lands/>

terra escapando do direito francês para uma administração coletiva indígena em comunidades reconhecidas (Vide Damien; Filoche, 2014).

No Brasil, por sua vez, as Terras indígenas são regulamentadas pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) (<https://www.gov.br/funai/pt-br>), que atua na demarcação, proteção de território e outras demandas direcionadas às questões dos povos indígenas.

REGIÃO DAS GUIANAS: USOS E ACIONALIDADES DO TERRITÓRIO

As espacialidades da Região das Guianas foram acionadas⁹ em suas diversas temporalidades; institucionalidades, a partir de suas potencialidades e intenções de usos de seus territórios, que garantiram as suas inte(g)rabilidades internacionais, regionais e locais; materializando-se em seu território em diversas formas. Ou seja, Para Cano (1998, p. 313) *a periferia mais bem dotada de recursos foi mais acionada*.

Dentre as diversas espacialidades inseridas nesta Região, apresenta-se aqui as seguintes: Região das Guianas Internacional e Região das Guianas Brasileira.

REGIÃO DAS GUIANAS INTERNACIONAL

A RGI ocupa uma área de 920.605,90 km² e uma população estimada em 3.458.738 habitantes¹⁰ (2022). As articulações internacionais dos países inseridos na RGI em *espaços institucionalizados* internacionais ocorrem mediante agências próprias de articulações na economia-mundo; em inte(g)rações bilaterais e em *blocos econômicos*, que são: Mercosul (Venezuela e Brasil); Caricom (Venezuela, Guiana e Suriname); Comunidade Andina (Venezuela); OPEP (Venezuela); União Europeia (Guiana Francesa).

Tais articulações tem suas materializações e manifestações não somente nas capitais dos países envolvidos; mas, também, nas suas fronteiras, nas

9 Porto (2021) expõe, a partir do pensamento de Wilson Cano (1998; 2008), a acionalidade espacial da Amazônia e suas buscas para a promoção do desenvolvimento regional.

10 As informações demográficas disponíveis da Guiana, Suriname e Venezuela não são atualizadas, sendo que a mais recente acessada é de 2012.

cidades-gêmeas, por serem a zona de contato entre dois países e entre blocos econômicos, tais como: entre a União Europeia (Saint George, Guiana Francesa) e Mercosul (Oiapoque, Brasil); entre Mercosul (Bonfim, Brasil) e Caricom (Lethem, Guiana) e; entre Caricom (Santa Elena de Uairém, Venezuela), e o Mercosul (Pacaraima, Brasil).

Considerando, também, que a divisão político-territorial-administrativa dos países da RGI é distinta do caso brasileiro, que não possuem uma faixa de fronteira e que inexistem municípios, mas outras identificações espaciais; para fins de homogeneizar os espaços e estruturas de aglomerações urbanas, adotar-se-á em sua tipologia como composta por *localidades lindeiras e não-lindeiras* (Quadro 3).

Quadro 3 - Tipologia das localidades da Região das Guianas Internacionais

TIPOLOGIA	GUIANA FRANCESA	SURINAME	GUIANA	VENEZUELA
Localidades lindeiras com o país vizinho e com sede no limite internacional.	Apatou; Awala-Yalimapo; Camopi; Grand Santi; Saint Georges de l'Oyaopck; Saint Laurent du Maroni ; Maripasoula; Ounary; Papaichton.	Albina; Nieuw Nickerie.	Lethem; Mabaruna.	Isla Ratón; Puerto Ayacucho; Santa Helena de Uairen ; San Carlos do Rio Negro; San Fernando de Atabapo
Localidades lindeiras com o país vizinho, mas sua sede distante da linha de fronteira	Mana	Brokopondo.	Mahdia; New Amsterdam.	Alto Orinoco; Ciudad Piar; Curiapo; El Dorado; San Juan de Manapiare; Sifontes; Sucre.
Localidade lindeira, mas sem sede	-	Sipaliwini	-	-
Localidades não-lindeira.	Caiena; Iracoubo; Kouru, Macouria; Matoury; Saint Elie; Sinnamary; Réginga; Remire; Roura; Saul.	Groningen; Lelydorp; Nieuw Amsterdam; Onverwacht; Paramaribo; Totness.	Anna Regina; Fort Wellington; Georgetown; Linden; Vreed en Hoop.	Ciudad Bolívar; Ciudad Guayana; El Callao; Guasipati; Maripa; Tucupita; Upata.

Elaboração: Jadson Porto (2024)

Obs: As cidades em negrito são trabalhadas no texto como *cidades-gêmeas*. O caso de Puerto Ayacucho (Venezuela), com a Casuarito (Colômbia), supõe-se que se portam como *cidades-gêmeas*.

Quanto à espacialidade venezuelana envolvida na RGI, esta é composta pelos Estados do Amazonas, Bolívar e Delta Macuro, cujas sedes (Puerto Ayacucho, Ciudad Bolívar e Tucupita, respectivamente) encontram-se distantes da linha de fronteira venezuelana.

Com a recém exploração petrolífera em Guiana e Suriname, a partir do início do terceiro decênio do século XXI, bem como a possível atividade de extração petrolífera no Estado do Amapá (Brasil), fronteira com a Guiana Francesa, serão necessárias investigações mais acuradas sobre o impacto desta atividade na RGI, a importância regional junto às relações econômicas e geopolíticas que a exploração petrolífera exerce no cenário internacional. Pois o extenso eixo de extração petrolífera desde o litoral venezuelano até a fronteira entre Amapá e Guiana Francesa tem gerado uma expectativa de uma nova área extratora de petróleo, sendo o caso venezuelano o mais antigo e com maior produção. Até a elaboração deste texto, não se previa na produção petrolífera em Suriname, na Guiana e no Estado brasileiro Amapá, agregação de valor ao produto. Objetivava-se somente a extração.

REGIÃO DAS GUIANAS BRASILEIRA

Quanto à espacialidade da RGB, está inserida em uma regionalização no Brasil, delimitada pela faixa de fronteira deste país¹¹. Assim, em território brasileiro é possível identificar duas espacialidades: a) Uma RGB no sentido lato¹², com 52 municípios, representando 54,15% do território da RG, com uma população de 4.101.877 habitantes em 2022, segundo o IBGE, 54,52%

11 Em 2022, o IBGE registrou 11.692.332 habitantes. Dos vários estudos sobre a faixa de fronteira brasileira, vide: o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira Brasil (2005); Agência IBGE, (2023); Pego, et al. (2017 e 2018).

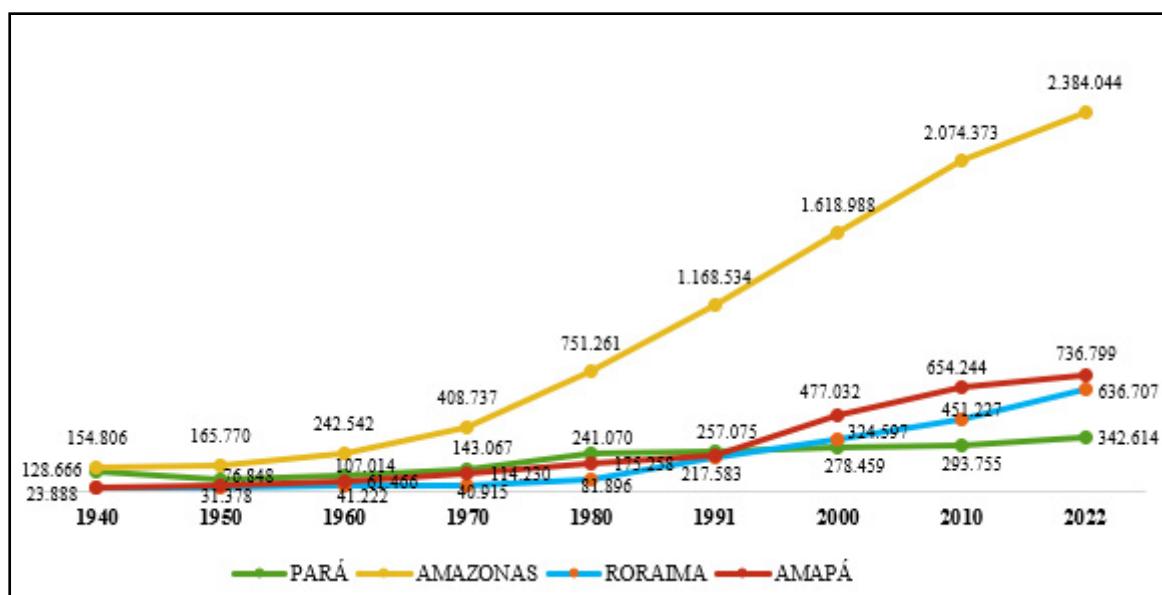
12 Os Estados brasileiros integrantes da RGB são: Amapá, com 142.470,76 km² que, segundo o IBGE, em 2022 apresentou uma população de 733.759 habitantes; Roraima, com 223.644,53 km², com 636.707 habitantes; Pará: com nove municípios, Alenquer, Almeirim, Curuá, Faro, Prainha, Óbidos, Oriximiná, Monte Alegre e Terra Santa, ocupando uma área de 280.568,01 km² e uma população de 361.531 habitantes e; parcialmente o Estado do Amazonas, com onze municípios: Nhamundá, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Itacoatiara, Itapiranga, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Manaus, Novo Airão, Barcelos Santa Isabel do Rio Negro e, São Gabriel da Cachoeira, ocupando uma área de 440.789,76 km² e com uma população de 2.384.044 habitantes. Somente o Município de Manaus possui uma população de 2.063.689 habitantes.

da população da RG e; b) Outra, envolvendo os municípios que estão inseridos somente na sua Faixa de Fronteira, a *Região das Guianas Brasileira Faixa de Fronteira* (RGB-FF), com 903.503,82 km², composto por os municípios da faixa de fronteira amapaense, paraense, amazonense e roraimense, correspondendo a 83,23% da área da RGB e 45.09% da RG; com um quantitativo de 32 municípios, sendo 8 no Amapá, 5 no Amazonas, 5 no Estado do Pará e 15 em Roraima.

Uma característica de alguns municípios amazônicos brasileiros diz respeito às suas extensas áreas territoriais (Castilho 2024). Na RGB, por exemplo, os municípios que possuem mais de 100 mil km² são: no Estado do Amazonas, Barcelos, com 122.461,09 km² e São Gabriel da Cachoeira com 109.192,56 km²; No Estado do Pará, Oriximiná, com 107.614,84 km². Esses municípios são maiores que a Guiana Francesa, com 83.534 km² e inferiores ao Distrito de Suriname *Sipaliwini*, com 130.567 km².

Quanto à evolução da população residente da RGB a partir de 1940 (Gráfico 1), percebe-se a dinâmica maior ocorreu após a década de 1970 no Amazonas e Pará, 1980; em Roraima; e em 1990, no Amapá. Comportamentos estes, notadamente contemporâneos às políticas de vivificação e vitalização do uso do território (Porto; Superti, 2022).

Gráfico 1 - População da Região das Guianas Brasileira, por Estado (1940-2022)



Autor: Jadson Porto (2024)
Fonte: Censos do IBGE.

Quanto à sua ocupação e acionalidades da RGB, os municípios ali estabelecidos são de diversas origens, em seus usos e funções territoriais e em suas temporalidades. Alguns remetem ao séculos XVII, como é o caso de São Gabriel da Cachoeira (AM); uns no século XVII, Alenquer (PA); outros ao século XIX, a exemplo de Monte Alegre (PA); e há, também, aqueles estabelecidos no século XX decorrentes das diversas dinâmicas do capital internacional ou de políticas públicas, a exemplo das suas configurações como capitais de entes federativos (Macapá e Boa Vista, como capitais dos então Territórios Federais do Amapá e Roraima, respectivamente); das explorações minerais (Oriximiná, no Estado do Pará; Serra do Navio, no Amapá); dos investimentos na industrialização (Manaus e o seu polo industrial); bem como das cidades à beira das rodovias instaladas na Amazônia após a década de 1960, bem como outras foram criadas à beira dos rios amazônicos. O rio comanda a vida (Tocantins, 2021) e as rodovias as intensificam (Porto; Porto, 2021), pois acessam espaços onde o rio não chega e utilizam outros hábitos e modos de vida.

A RGB possui 9 municípios com população acima de 50 mil habitantes, segundo o censo de 2022, são: No Amazonas: Manaus (2.063.689); Itacoatiara (103.598) e; São Gabriel da Cachoeira (51.795). No Pará: Alenquer (69.377); Oriximiná (68.294) e; Monte Alegre (60.012). No Estado do Amapá: Macapá (442.933) e Santana (107.618). Em Roraima: Boa Vista (413.486).

Quanto aos municípios menos populosos na RGB, todos estão localizados no Estado do Amapá, ei-los: Pracuúba (3.803); Cutias (4.461) e; Itaubal (5.599).

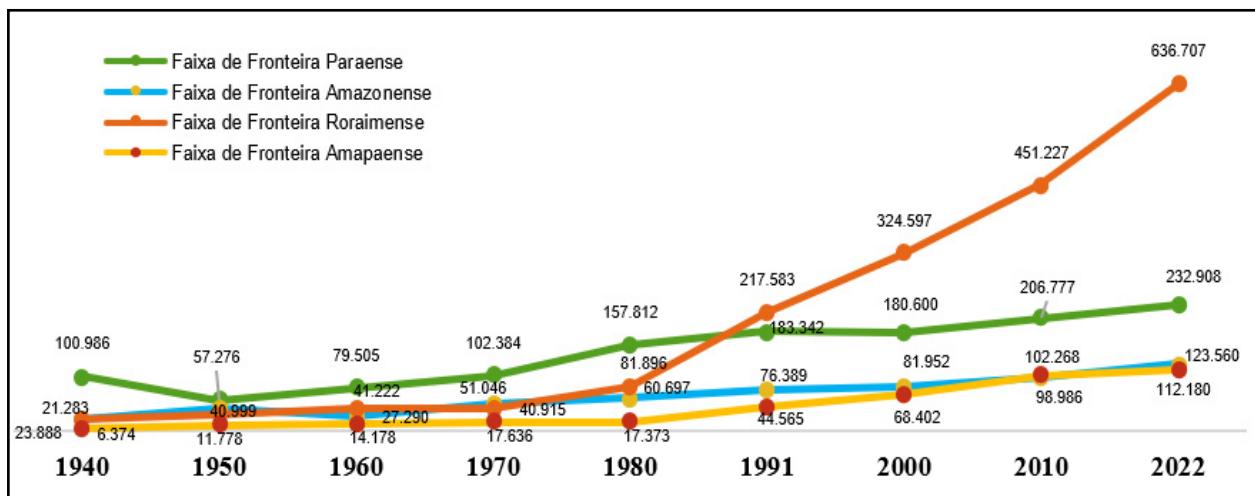
REGIÃO DAS GUIANAS BRASILEIRA FAIXA DE FRONTEIRA: CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS E USO DO TERRITÓRIO

O Gráfico 2 apresenta o comportamento demográfico nos municípios da RGB-FF¹³. O caso paraense, entre 1960-1980, seu crescimento demográfico foi

13 Os Estados brasileiros integrantes da RGB-FF, são: Amapá, com 103.647,23 km2, envolve oito municípios (Amapá, Calçoene, Ferreira Gomes, Laranjal do Jari, Oiapoque, Pedra Branca do Amapá, Pracuúba e Serra do Navio), com uma população de 109.140 habitantes; Roraima, com 223.644, 53 km2, com 636.707 habitantes, é o único em que todos os municípios estão inseridos na Região das Guianas; Pará: com cinco municípios (Alenquer, Almeirim, Faro, Óbidos e Oriximiná), ocupa uma área de 244.296, 80 km2 e uma população de 232.908 habitantes e; no Amazonas, com cinco municípios (Barcelos, Nhamundá, Santa Isabel do rio Negro, São Gabriel da Cachoeira, Urucará), ocupa uma área de 336.463, 728 km2 e uma população de 123.560 habitantes . Quanto ao quantitativo demográfico da RGB-FF, em 2022 foram registrados 232.908 habitantes.

decorrente da expansão agrícola em Monte Alegre e em Óbidos e; da instalação de investimentos internacionais para a extração de bauxita, em Oriximiná, e do Complexo Industrial do Jari, em Almeirim.

Gráfico 2- População dos municípios na faixa de fronteira da Região das Guianas Brasileira (1940-2022)



Autor: Jadson Porto (2024)

Fonte: Censos do IBGE

Enquanto a RGB possui 51 municípios, o quantitativo municipal da RGB-FF é menor: 32, correspondendo a 45,09% da RG e a 83,23% da RGB.

Quanto à densidade demográfica, em 2022, na RGB, foi de 3,77 hab./km²; ao passo que os municípios inseridos da RGB/FF, registrou 1,21 hab/km². Os municípios com menores indicadores foram: Barcelos (AM), com 0,15 hab./km²; Santa Isabel do Rio Negro, com 0,23 hab./km²; Almeirim (PA) e São Gabriel da Cachoeira (AM), ambos com 0,47 hab./km².

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordar reflexões sobre as espacialidades e institucionalidades espaciais da RG é perceber inicialmente que esta não possui um comportamento homogêneo em suas construções, configurações, usos e funções deste território. Tais situações perpassam não somente pelas suas construções históricas, econômicas e culturais exercidas pelos países que ocuparam e exploraram esta região, mas, também entender os novos usos e funções que este território vem construindo após ao seu processo de integração regional

e mundial; como também, de suas ações de vivificação e vitalização do uso de seu território.

Quanto às acionalidades da RG, à medida em que era ocupada, em suas diversas temporalidades e materializações em suas espacialidades, aquelas ocorreram em contextos geopolíticos, econômicos locais, culturais, nas diversas dinâmicas do capital internacional e em políticas públicas.

A partir de uma reflexão quanto à espacialidade e outra quanto à institucionalidade, das diversas espacialidades identificadas na Região das Guianas, expõe-se aqui duas espacialidades para reflexões: uma *Região das Guianas Brasileira*, com uma subdivisão a partir de um *espaço institucionalizado* que somente existente no caso brasileiro, na área estudada, a faixa de Fronteira e; outra, a *Região das Guianas Internacional*.

A RG, envolve 115 localidades, sendo que 52 deles são municípios brasileiros. Possui 08 Regiões Metropolitanas (cinco delas no Brasil). Outro aspecto a se destacar diz respeito às extensas áreas territoriais de quatro de suas localidades possuem mais de 100 mil km², ocupando uma área de 469.834,49 km², 23,40% da TRG.

Os municípios que mais se destacam nas dinâmicas econômicas e demográficas da RG são Manaus (BR), Ciudad Bolívar e Ciudad Guayana (VE), devido à atuação de seus Polos Industriais, cuja população representa 45,78% da demografia da RG e sendo que: Manaus detém 50,31% da população da RGB e 27,79% da Região das Guianas.

Quanto à sua função da RGB na economia-mundo, além de se comportar como um espaço fornecedor de *commodities*, é uma região que se conecta e interage com países que integram vários blocos econômicos (Mercosul, Caricom, Comunidade Andina, OPEP e União Europeia).

Assim, a RG tem se mostrado como uma complexa espacialidade não somente porque são compostas por países com construções históricas e culturais distintas, bem como apresenta diversidades espaciais, urbanas e de políticas-territoriais. Seu espaço mais dinâmico econômico e demográfico não se encontra no litoral, mas em sua hinterlândia, na confluência do rio Negro com o rio Amazonas, em Manaus (Brasil) e no rio Orinoco, na Ciudad Bolívar e

Ciudad Guayana (Venezuela), pelos seus polos industriais e regiões metropolitanas; possui espacialidades institucionalizadas de diversos modelos e configurações e; possuem espaços que exige o uso tecnológicos e de mão de obra qualificadíssima, a exemplo do Centro Espacial da Guiana e da exploração do petróleo em seu território guianense e venezuelano.

REFERÊNCIAS

AREB, M. V.; LIMA, S. P. M.; CONCEIÇÃO, F. S. Território e relações de poder na Região Metropolitana de Manaus: Metropolização, resistências e permanências. In: **Revista Geopolítica Transfronteiriça**. 8 (1): 79-94, 2024.

ARIAS, H. C. La Demarcación de Tierras Indígenas en Venezuela. In: **Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales**. 13(3): 2007. Disponível em: https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-64112007000300013.

ARIAS, H. C.; GUERRERO, L. C. Territorios Indígenas en Venezuela. Aspectos histórico-jurídicos y dinámicas socio-espaciales en Amazonas. In: BECERRA, M. J.; ALONSO, A. A.; FLORES, Y. M (Coord.). **La transversalidad del ejercicio geográfico en Venezuela**. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Grupo de Análise Territorial (ANTE), 2022. p.205-218.

BECERRA, M. J.; PINEDA, G. P. Territorialidad Indígena en Venezuela: Experiencias e historias de resistência. In: BECERRA, M. J.; ALONSO, A. A.; FLORES, Y. M (Coord.). **La transversalidad del ejercicio geográfico en Venezuela**. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Grupo de Análise Territorial (ANTE), 2022. p. 187-203.

BRASIL, Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional. Portaria de nº 1.080, de 24 de abril de 2019. **Inclui o Município no Anexo da Portaria n. 213, de 19 de julho de 2016, que estabelece o conceito de “cidades-gêmeas” nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por Estado que se enquadram nesta condição.**

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016. **Estabelece o conceito de “cidades-gêmeas” nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição.**

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. Portaria MI nº 125, de 21 de março de 2014. Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição.

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.

BRASIL, Receita Federal. Instrução Normativa RFB no 2.075, de 23 de março de 2022. Dispõe sobre o regime aduaneiro especial de loja franca. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=123368#:~:text=Instru%C3%A7%C3%A3o%20Normativa%20RFB%20n%C2%BA%202075,%20de%2023>.

CANO, Wilson. Desequilíbrios regionais e concentração industrial n Brasil, 1930-1995. 2^a ed. re. e aum. Campinas, Unicamp, 1998 (30 anos de Economia - UNICAMP - 2).

CANO, Wilson. Desconcentração produtiva regional do Brasil – 1970-2005. 3^a ed. revista e atualizada. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

CASTILHO, A. L. **Os gigantes:** Os 100 maiores municípios que compõem 37% do território brasileiro. Rio de Janeiro: Observatório De Olho nos Ruralistas, 2024. Dossiê. Disponível em: <https://deolhonosruralistas.com.br/wp-content/uploads/2024/09/Os-Gigantes-2024.pdf>.

DAVY, D.; FILOCHE, G. **Zones de Droits d'Usage Collectifs, concessions, cessions en Guyane française :** bilan et perspectives 25 ans après. Cayenne: CNRS/IRD/OHM, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/326366260_Zones_de_Droits_d%27Usage_Collectifs_concessions_cessions_en_Guyane_francaise_bilan_et_perspectives_25_ans_apres.

FIRSKOWSKI, O. L. C. F. Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões, mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 122, p. 19-38, 2012.

FIRSKOWSKI, O. L. C. F. Metrópoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de (Eds.). **Território metropolitano, políticas municipais:** por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: Ipea, p. 21-51, 2013.

GRANGER, S. Uma metrópole em formação nas Guianas? A conurbação Caiena-Kourou na Guiana Francesa. *In: Revista Amazônia Moderna*. Set./2024.

IBAM, Instituto Brasileiro de Administração Municipal. **Programa Fronteira Integrada**: Fronteiras da Amazônia – Arco Norte e Rondônia. Brasília: IBAM/ IICA, 2025. Disponível em: <https://www.fronteirasamazonia.ibam.org.br/>.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades - REGIC 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>.

IEDOM - Institut D’emission Des Départements D’outre-Mer. **Guyane**. Paris, 2009. Disponível em: https://www.iedom.fr/IMG/pdf/ra2009_guyane-.pdf.

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. **A construção do urbano-territorial na Amazônia**: Entendimentos práticos de Manaus e sua Região Metropolitana. Brasília: IPEA, 2017. Projeto Governança Metropolitana no Brasil.

JORNAL DA USP. **França perde momento de declarar interesse no Tratado de Cooperação Amazônica**. 01/09/2023. Disponível em: <https://jornal.usp.br/?p=679584>.

LÉZY, E. Guyane, Guyanes, une géographie « sauvage » de l’Orénoque à l’Amazone. Paris: Belin, 2000. Coleção Mappemonde

MARTE, A. A (2020). Rómulo Betancourt y la Venezuela urbana, III: Ciudad Guayana. *In: Prodavinci*. Disponível em: <https://prodavinci.com/romulo-betancourt-y-la-venezuela-urbana-iii-ciudad-guayana/>.

MOURA, R.; PEGO, B.; FERREIRA, G. **A gestão urbana em arranjos transfrontereiços e os desafios de sua regulamentação**. Brasília: IPEA, 2022. Texto para discussão, 2809. Disponível em: DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2809>.

PEGO, B.; MOURA, R.; KRÜGER, C.; NUNES, M.; OLIVEIRA, S. **Fronteiras do Brasil**: Diagnóstico e agenda de Pesquisa para política pública. Brasília: IPEA, 2017. Vol. 2. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/170628_fronteiras_do_brasil_volume2.pdf.

PEGO, B.; MOURA, R.; KRÜGER, C.; NUNES, M.; OLIVEIRA, S. **Fronteiras do Brasil**: Uma avaliação do Arco Norte. Brasília: IPEA, 2018. Vol. 3. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8466>.

PINAS, L. Em 50 anos após independência, povos do Suriname travam luta por demarcação de terras. In: **Dialogue Earth**. Caderno Justiça, 28/06/2024. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/justica/suriname-luta-demarcacao-terras-indigenas-quilombolas/>.

PORTO, J. L. R. A acionalidade espacial e a Amazônia: de espaço isolado, truncado, à busca pela integração. In: SANTOS, A. Q. et al. **Wilson Cano: A questão regional e urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo: Editora Expressão Popular: ABED, 2021. p. 362-377.

PORTO, J. L. R.; COUTO, M. E. A. C.; BARROZO, J. M.; SANTOS, M. M.; THALEZ, G. M. Do território Federal a Estado: condicionantes para a execução de ajustes espaciais no Amapá. In: **Anais do Seminário trinta e cinco anos de colonização da Amazônia**. Porto Velho: Unir, 2007.

PORTO, J.; PORTO, I. L. V. Do rio que comanda ao que intensifica a vida. In: PORTO, J.; SANTOS, V. F.; POLIDORI, L. (Orgs.). **Entre rotas e caminhos: até onde o rio-mar chega e o mar alcança o rio**. Macapá: IEPA, 2021.

PORTO, J. L. R.; SUPERTI, E. Peripheral or strategic? The border condition of the amazon frontier in Brazil. **Estudios Fronterizos**. v. 23, 2022. Disponível em: <https://ref.uabc.mx/ojs/index.php/ref/article/view/1022>.

QUEIROZ, J. M.; GOMES, F. Amazônia, fronteiras e identidades: Reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas - séculos XVIII-XIX). In: **Lusotopie**. 2002/1. p. 25-49. Disponível em <http://www.lusotopie.sciencespobordeaux.fr/queriroz-gomes.pdf>.

RIBEIRO, L. C. Q.; SILVA, E. T.; RODRIGUES, J. M. Metrópoles brasileiras: diversificação, concentração e dispersão. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 171-201, 2011.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. O retorno do território? In: SANTOS, M. et al (Orgs). **Território: globalização e fragmentação**. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1994. p. 15-20.

SANTOS, P. G. S. **A (ultra)periferia do Platô das Guianas**: Novos planejamentos para novos usos da fronteira Amapá-Guiana Francesa (1987- 2012). Macapá: PPGMDR/Unifap, 2013. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional).

SILVA, C. O.; PORTO, J. L. R. A condição urbano-metropolitana do Amapá: Novas configurações em estado fronteiriço. In: PACÍFICO FILHO, M.; SILVA, L. O. F.; LIMA, J. F.; GOMES, J. B. (Orgs.). **Urbanodiversidade**: possibilidades e contradições. Palmas: EdUFT, 2022, v.1, p. 264-297.

SILVA, G. V. Cooperação transfronteiriça na Amazônia internacional: Estratégias e ações no caso entre França e Brasil (1996-2023). **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, p. 411-443, 2023.

SILVA, G. V.; DI MICELI, C. V. **Região das Guianas: Território, história e cultura**. São Paulo: Letra1, 2024.

SILVA, G. V.; GRANGER, S.; BASTOS, B.B. **Geopolitical Labyrinths of the Three Guianas in the Regional Cooperation and Integration Processes**. In: **Revista Brasileira de Política Internacionanl**. 66 (1): Sept 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-7329202300107> .

TOCANTINS, L. **O rio comanda a vida**: Uma interpretação da Amazônia. 10^a edição. Manaus: Valer, 2021.

SOARES, P. R. Região Metropolitana ou Aglomeração urbana? O debate no Rio Grande do Sul. In: **Emetropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos Regionais**. n. 15, dez., 2013.

AGRADECIMENTOS

- Agradecemos ao apoio financeiro do **CNPq** por meio do projeto: *FRONT-Guianas: Fronteiras da Amazônia Caribenha: Resiliência, Oportunidades e Natureza Transfronteiriça nas cidades gêmeas da Região das Guianas* (Processo nº 402849/2023-0).
- À **Capes**, pela concessão de um bolsa de pesquisador-visitante, pelo Edital Programa de Redução de Assimetrias na Pós-Graduação (PRAPG) – Edital nº 14/2023 - DRI, no Programa de Pós-graduação Planificación e Xestion Territorial, Universidade de Santiago de Compostela.
- Ao **Curso de Arquitetura e Urbanismo** (20 anos) e ao **Programa de Pós-Graduação Desenvolvimento da Amazônia Sustentável da Universidade Federal do Amapá** (20 anos), pelo apoio institucional na execução da pesquisa

intitulada *FRONTGUY: Interações espaciais transfronteiriças na Região das Guianas: Acionalidades, usos e funções territoriais*.

- Ao **Comando Militar da Amazônia**, nas pessoas do Coronel Dower Borges, Coronel Antônio Pavão, Coronel Joilson e o 1º Ten. Marcus Vinícius Gonçalves da Silva, pelas suas disposições em esclarecimentos sobre a atuação das Forças Armadas na fronteira amazônica.
- Ao **Núcleo de Estudos de População (NEPO/Unicamp)**, pelo apoio aos levantamentos demográficos na execução do Projeto Front-Guianas, durante a consolidação da mobilidade acadêmica referente às investigações do projeto intitulado.
- Ao **Programa de Pós-graduação Planificación e Xestion Territorial, Universidade de Santiago de Compostela**, pelo apoio na execução do Projeto Front-Guianas, durante a consolidação da mobilidade acadêmica referente às investigações do projeto intitulado *FRONTGUY: Interações espaciais transfronteiriças na Região das Guianas: Acionalidades, usos e funções territoriais*.

CAPÍTULO 3

APONTAMENTOS SOBRE OS USOS DO SOLO NO ESPAÇO PERIURBANO E A TRANSFORMAÇÃO DE TERRAS RURAIS EM URBANAS EM LONDRINA-PR

Luciana Battini

Doi: 10.48209/978-65-5417-580-2

INTRODUÇÃO

Na cidade de Londrina-PR, há uma expansão de loteamentos nas bordas da cidade, sem que haja necessidade devido à concentração de vazios urbanos em áreas já dotadas de infraestruturas. Esses empreendimentos são de diferentes segmentos de renda, com destaque para condomínios horizontais fechados de alto padrão e conjuntos habitacionais populares. Essa expansão se dá pela procura das construtoras/incorporadoras por áreas mais valorizadas e também por parcerias público-privadas ocasionadas por programas do governo federal no provimento de habitações populares. Nesse caso a procura é por terras mais baratas, distantes dos centros já dotados de infraestrutura.

Uma das estratégias dos proprietários imobiliários e fundiários para captação da renda da terra é a incorporação de terras rurais ao perímetro urbano, ocasionando ocupações e parcelamentos irregulares. São terras com usos rurais e sem parcelamento urbano que ficam aguardando valorização. Claramente, é uma atividade que passa por cima dos direitos previstos à população a partir de legislações urbanísticas pautadas no Estatuto da Cidade (2001) e Estatuto da Terra (1964) que buscam cumprir a função social da propriedade.

A problemática da presente investigação é pautada no fato de que o município de Londrina demonstra diversas situações de chácaras irregulares dentro e fora do perímetro, nas áreas conhecidas como periurbanas. A partir disso, foram levantadas as seguintes questões: O que são áreas periurbanas? Quais são os novos arranjos que norteiam fluxos e atividades na transição do urbano para o rural em Londrina?

Para responder essas perguntas, a presente pesquisa traz como objetivo investigar quais foram as mudanças que resultaram no arranjo socioespacial recente a partir da expansão urbana, expansão do perímetro urbano e a transição/incorporação de áreas rurais ao urbano no município de Londrina-PR, com objetivos específicos: 1) discussão sobre o conteúdo do periurbano, do conceito e suas aplicações no município de Londrina-PR; 2) breve análise da teoria da renda da terra para compreensão da transformação das terras rurais em urbanas.

Como metodologia estabeleceu-se a pesquisa bibliográfica, consultando autores importantes que definem o periurbano e suas contradições, além de vasta bibliografia sobre a teoria da renda da terra que demonstra ser esclarecedora para entender as estratégias adotadas na transformação da terra rural em urbana. Para compreender a expansão urbana recente em Londrina e o conteúdo do periurbano, assim como a legislação trata dessas áreas, foram consultados dados e mapeamentos dispostos nos Planos Diretores municipais do município de Londrina de 2008 e 2021 disponíveis no site do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL). Além dos Planos Diretores, foram consultadas a Lei do Perímetro da Zona Urbana de Londrina (Lei 11.661/2012) e Parcelamento do Solo para fins urbanos no Município de Londrina (Lei 11.672/2012), que são componentes das legislações específicas que integram o Plano Diretor Municipal de Londrina (PDML). Também foram realizados trabalhos de campo no Distrito Espírito Santo e Aglomerado Rural Limoeiro para compreender o conteúdo no periurbano no município de Londrina.

EXPANSÃO URBANA RECENTE EM LONDRINA (2010-2021)

O município de Londrina, localizado no Norte do estado do Paraná, tem atualmente uma população estimada de 580.870 habitantes (IBGE,2021) uma área territorial total de 1.715, 897 km², com a porção rural ocupando 90% (IPPUL, 2018). Sobre a expansão urbana recente, a partir dos anos 2000, aumentou a tendência de implantação de condomínios horizontais de alto e médio padrão, ainda na região sudoeste do perímetro urbano. Atualmente, diversos são os condomínios encontrados em toda cidade, mas os do centro-sul têm-se

destacado; os principais são: Royal Golf Residence, Royal Park Residence, Royal Forest Residence, Alpha Ville e Sun Lake.

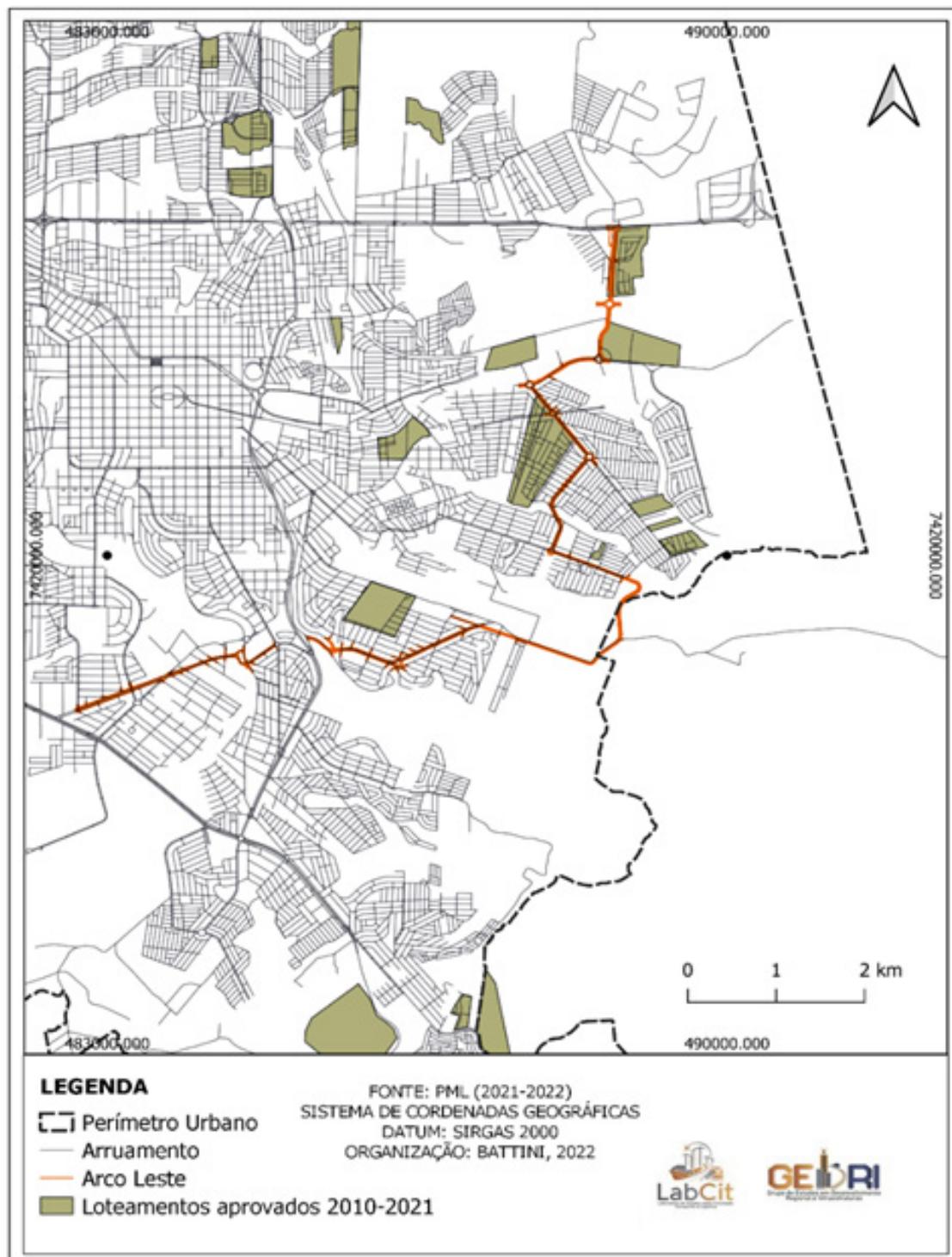
A dissertação de Amorim (2011) apresenta uma nova perspectiva de expansão para a cidade de Londrina, com um novo vetor concentrado na zona leste. A partir dos anos 2010, o poder público local, a fim de impulsionar uma nova valorização e expansão da malha urbana, inicia a construção do Teatro Municipal no complexo Marco Zero, com a adequação viária dos principais corredores de tráfego da Zona Leste, dentre outros investimentos e melhorias, além da própria construção da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UFPR).

A zona leste abrange uma área que agrega conjuntos habitacionais, ocupações irregulares e condomínios de alto padrão (AMORIM, 2011). Essa característica é importante para analisarmos esse novo vetor de expansão do município, que difere da ocupação recente da região sudoeste, marcada majoritariamente por população de alta renda. Em Londrina, é importante destacar que a partir dos anos 2010, os eixos de expansão e interesse imobiliário estão principalmente nessas duas zonas: sudoeste e leste.

A partir da expansão da zona leste, chegamos no vetor de expansão que nos coloca na discussão do rural e do urbano. A expansão recente tem com um dos vetores a construção de vias de acesso, que aproximam cada vez mais espaço urbano do rural na zona leste, além da expansão dos loteamentos. Uma das modificações recentes, foi a construção do Arco Leste que liga as vias Salgado Filho e Robert Kock na zona leste à estrada do Limoeiro, localizada na zona rural. Adiante na estrada do Limoeiro, está o Aglomerado rural Limoeiro, uma comunidade rural para onde a expansão urbana está avançando.

Essa via possibilita um eixo de desenvolvimento na zona leste a partir da mobilidade e, consequentemente uma expansão e adensamento urbano nessa área. Ao mesmo tempo que facilita a mobilidade dos moradores tanto da zona urbana, quanto da zona rural, também abre brechas para uma expansão predatória e beneficiadora dos agentes imobiliários, a partir da valorização de vazios urbanos e especulação imobiliária. No mapa 1 é possível analisar a influência do Arco Leste na abertura de novos loteamentos na zona leste a partir dos anos 2010, demonstrando que a construção de infraestruturas públicas beneficiou o mercado imobiliário local.

Mapa 1: Arco Leste e loteamentos abertos na zona leste (2010-2021)



Fonte: Prefeitura de Londrina
Organização: autora

Na zona leste, de acordo com BATTINI (2024), foram aprovados 11 loteamentos, sendo eles nove condomínios horizontais e dois verticais no recorte de tempo pesquisado (2010-2021). A diversidade que caracteriza os empreendimentos na zona leste ainda permanece, com a presença de empreendimentos

populares e empreendimentos para a classe média/alta. No entanto, a predominância de condomínios horizontais demonstra um crescimento nos empreendimentos para a classe média/alta em função do disparo no valor da terra em regiões mais valorizadas, em especial a região sudoeste, onde os condomínios horizontais foram supervalorizados ao longo da última década.

DISCUSSÕES SOBRE A RENDA DA TERRA E AS DEFINIÇÕES DE PERIURBANO

Um estudo elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL, 2018), em diagnóstico feito para a revisão do Plano Diretor (2018-28), teve o objetivo de destacar a falta de utilização de diversas áreas do perímetro urbano. Destaca-se o perímetro urbano do distrito sede do município de Londrina aprovado pela Lei nº. 11.661/2012, cobre uma superfície nominal de 26.436,37 ha (264,36 km²), entretanto, medições feitas sobre a poligonal desse perímetro por meio digital revelaram uma superfície real de 22.196,85 ha (222,0 km²). As áreas não ocupadas no perímetro, portanto, somaram 10.392,62 ha, correspondendo a 46,8% do mesmo, sendo 7,6% parcelados (1.685,48 ha) e 39,2 % não parcelados (8.707,14 ha). Esses vazios não parcelados se concentram em sua maioria nas bordas da cidade, na transição do rural para o urbano.

Essas áreas periurbanas de transição, dentro e fora da área estabelecida para o perímetro urbano teriam um padrão de ocupação, ou um padrão de uso do solo? Quais serão os principais apontamentos e justificativas que explicam esse aumento de vazios urbanos e o interesse na transformação de terras por parte dos proprietários fundiários e promotores imobiliários? Para além das formas urbanas destacadas, o processo que culmina nessas formas de urbanização, que também está presente no rural é a natureza da renda da terra auferida na transformação da terra rural para a urbana. Para Singer (2017):

A “produção” de espaço urbano se dá, em geral, pela incorporação à cidade de glebas que antes tinham seu uso agrícola. O seu “custo de produção”, é, nesses casos, equivalente à renda (agrícola) da terra, que se deixa auferir. Mas não há uma relação necessária entre esse “custo” e o preço corrente no mercado imobiliário urbano. Como a demanda por solo urbano muda fre-

quentemente, dependendo, em última análise, do próprio processo de ocupação do espaço pela expansão do tecido urbano, o preço de determinada área desse espaço está sujeito à oscilações violentas (SINGER, 2017, p. 31)

Singer deixa claro nesse trecho que na incorporação à cidade de glebas que anteriormente eram rurais não há ligação entre a renda auferida pelo proprietário fundiário e pelo proprietário imobiliário pois as dinâmicas e o preço do solo são diferentes no espaço rural e urbano. No espaço urbano o preço da terra muda frequentemente de acordo com as dinâmicas impostas pela especulação imobiliária, reestruturação urbana, novos eixos de circulação e localizações privilegiadas.

As terras agrícolas estão inseridas no contexto do capitalismo, mas não dependem do capital como tal inserido no mundo do trabalho, não é um objeto e meio de trabalho (JARAMILLO, 2009). Além de a terra não ser reproduzível à vontade pelo capital, ela pode ser monopolizada, ou seja, apropriada individualmente. Para Jaramillo (2009, p. 4) “Dessa forma, o proprietário da terra, sem participar da produção, pode exigir uma parte do lucro como condição de sua autorização de acesso do capitalista à terra e, portanto, como requisito para que a produção agrícola ocorra” Para o autor a terra é um meio de produção que está fora do controle do capital enquanto tal. Nenhum ramo capitalista produz terra e muitas das suas características particulares são irreprodutíveis, por ser um bem da natureza. Sobre a teoria da renda da terra de Marx, Jaramillo pontua:

Esta participación del terrateniente en la ganancia es la renta. En su desarrollo, la teoría de Marx se encarga de especificar en qué circunstancias, bajo qué modalidades, en qué magnitudes y con relación a cuáles procesos el terrateniente está en capacidad de exigir la renta al capitalista. Marx especifica, además, que a pesar de que la propiedad territorial y la renta preceden históricamente a las sociedades regidas por el capital, su existencia en el capitalismo no obedece a una pervivencia residual de modos de producción anteriores. De hecho, una vez las relaciones capitalistas dominan completamente la producción agrícola, la renta anterior, que él denomina precapitalista cambia de naturaleza y se convierte en capitalista, siendo esta última la que le interesa realmente (JARAMILLO, 2009, p. 5).

Portanto, o proprietário exige a renda dos capitalistas, no território rural, nos usos agrícolas. A respeito da terra urbana, o proprietário aufera renda a partir do espaço construído, receptáculo das atividades urbanas, por isso o espaço construído é um bem do processo produtivo (JARAMILLO, 2009). De acordo com o autor, o imóvel está sujeito ao terreno e isso se estende a toda vida útil do terreno. O imóvel está sujeito a terra que lhe dá suporte. No caso da terra urbana, para além da produção do bem, ele está sujeito ao processo de circulação e consumo, que se modificam a partir das localizações.

Normalmente, no entorno das cidades existe um uso econômico, geralmente agrícola (aqui ainda não entra a discussão das pluriatividades), e há rendas rurais. Os proprietários dessas terras, cuja estratégia consiste em maximizar suas rendas, só as cederão para uso urbano na condição de receberem uma renda igual ou superior à que um capitalista agrícola lhes ofereceria. Dessa forma, o comprador final do espaço construído deve absorver esse elemento no preço que paga pela mercadoria, pagando um prêmio que permite ao capitalista da construção obter seu lucro normal e, além disso, pagar um aluguel pelo menos igual àquele que o proprietário da terra receberia de um capitalista agrícola. Se isso não ocorre, Jaramillo (2009) destaca que:

Si el precio del espacio construido no cumple con este requisito, su producción no puede tener lugar, o más estrictamente, solo se producirá una cantidad de espacio construido correspondiente a la que demandan los usuarios dispuestos a pagar este sobreprecio. Digamos que la magnitud de la renta rural de las tierras aledañas a la ciudad será el límite mínimo de la renta de las tierras urbanas, y a partir de allí se estructurarían las otras rentas urbanas diferenciales (JARAMILLO, 2009, p. 149).

Para além da incorporação da renda da terra, Adell (1999) destaca que ainda que não reconhecido, as áreas periurbanas possuem paradigmas geográficos, partindo de uma interpretação da paisagem. O autor também destaca que vários processos problemáticos como o aumento das desigualdades sociais ou a degradação ambiental são o resultado da complexa combinação ou interação dos aspectos urbanos e rurais dos problemas e, portanto, esses processos vão ocorrendo de forma mais aguda nas áreas periurbanas do que em outros lugares (por exemplo, pobreza, degradação ambiental, etc.) (ADELL, 1999). Para Vale

(2005) no espaço periurbano, essa mistura pode ser tão intensa, que dificulta a separação entre o que é rural (ou agrícola) do que é urbano. Isso permite que a dinâmica periurbana tenha características próprias. Aliás, considera-se a importância do periurbano muito mais pela sua dinamicidade do que pelo fato de ser um espaço rural ou urbano.

Vale (2005) coloca que existem algumas diferenças com relação à definição entre os termos suburbanização e periurbanização, sendo que o segundo é consequência do primeiro. Já os termos periurbanização e rururbanização (que também aparece como rurbanização) são praticamente utilizados como sinônimos. A autora comprehende que suburbanização e periurbanização ou rururbanização são processos consequentes da urbanização difusa. As áreas periurbanas seriam, então, zonas de transição entre cidade e campo, onde se mesclam atividades rurais e urbanas na disputa pelo uso do solo (VALE, 2005).

Para Vale (2007), a agricultura está sendo substituída no espaço periurbano, esses espaços acabam por transformar-se em “reserva de valor” para futuras expansões urbanas. O processo, provavelmente, será o seguinte: primeiro, os sítios serão subdivididos em chácaras e depois transformados em lotes urbanos ou condomínios fechados (VALE, 2007).

As áreas rurais têm apresentado mudanças em suas características e impacto nas suas funções e conteúdo sociais. Diferenciar o rural e o urbano tem sido uma tarefa árdua para pesquisadores de diferentes áreas. Há muitas divergências, principalmente a partir das influências político-ideológicas. Para Marques (2002), as definições de rural e urbano se dão por duas abordagens: a dicotômica (o rural é pensado diferente que se opõe à cidade) e a de continuum (significa uma aproximação do espaço rural e a realidade urbana).

O CASO DE LONDRINA-PR: DISTRITO ESPÍRITO SANTO E AGLOMERADO RURAL LIMOEIRO

A partir dos anos 2000 no município de Londrina as áreas rurais adquiriram novos usos. Anteriormente o rural era voltado para a agricultura e pecuária e subsistência que a população rural produzia para sobreviver. Está em curso

uma proliferação de “chacreamentos” e intensa mobilidade socioespacial, o que exige do Poder Público novos mecanismos legais de regulação.

Se concretiza as atividades de prestação de serviço, turismo e lazer nas áreas rurais, dividindo espaço com a agropecuária, atividade que nas áreas periurbanas tem se tornado cada vez mais rara. Souza (2003) pontua que o que pode confundir é que na franja rural-urbana, muitas vezes a face visível do espaço continua tendo um aspecto “rural”, com algumas plantações, espaços servindo de pastagem, quando, na verdade, por trás disso se verifica uma presença cada vez mais forte da lógica urbana de uso do solo. A franja rural-urbana não passa de uma “maquiagem” para glebas mantidas como reserva de valor por empreendedores urbanos. São terras de especulação, que serão convertidas, após algumas décadas, em loteamentos populares ou condomínios fechados de alto status, dependendo da localização.

Em Londrina, há diversos usos nas áreas periurbanas, fato que nos mostra que os usos não são homogêneos. Percebe-se em Londrina, uma maior ocupação de chácaras de lazer à sudeste e a sudoeste do perímetro urbano, com destaque para a zona sudeste, onde se localiza o Aglomerado Rural Limoeiro. Essa região coincide com a expansão urbana da zona leste citada anteriormente e se caracteriza por ocupação de chácaras de lazer, turismo rural, bares, restaurantes e em menor quantidade, pequenos agricultores.

Foram identificadas 135 aglomerações¹ de chácara na região sudeste do perímetro urbano, próximo ao aglomerado rural Limoeiro e 44 no distrito Espírito Santo, onde está a Mata dos Godoy. O Parque Mata dos Godoy no sul do Distrito Espírito Santo faz limite com a Zona de Expansão Urbana que aparece na Lei do Parcelamento Urbano de Londrina (Lei Municipal 11.672/2012), essa lei coloca que os parcelamentos de terras nessa zona de expansão podem ser no mínimo 1.500m², diferente do parcelamento estipulado para as áreas rurais pelo INCRA. Isso significa que há uma maior fragilidade ambiental nessas áreas pois o parcelamento urbano causa degradação ambiental se não for

1 Identificação realizada no google Earth com imagens da série temporal. O estudo está mais bem detalhado na dissertação de mestrado (BATTINI, 2024).

devidamente monitorado pelo Estado. Na área de expansão urbana estão as chácaras à sudoeste do perímetro e fora estão a maioria das chácaras à sudeste. No entanto, as chácaras à sudeste ainda não tem uma delimitação e nenhuma lei que diz respeito à ocupação e parcelamento dessa localidade.

Foi observado em estudos anteriores², que as chácaras se instalaram em locais de preservação ambiental, próximas de cursos d'água e áreas de proteção integral. A zona de expansão urbana se estabelece na área de amortecimento da unidade de proteção Mata dos Godoy³. Portanto, em Londrina, o último grande remanescente da mata original na região é ameaçado por tentativas de alteração do uso e ocupação do seu entorno. Com a publicação da Lei Municipal nº11.661/2012 e da Lei Municipal nº12.236/2015, o Município avançou a zona urbana sobre a Zona de Amortecimento do Parque Estadual Mata dos Godoy.

O prefeito de Londrina e o Presidente do IPPUL alegam que essa diminuição da zona de amortecimento é importante para o desenvolvimento socioeconômico da região. Nota-se que há uma narrativa a favor do desenvolvimento econômico que não considera a preservação ambiental e que não respeita os princípios da Zona de Amortecimento.

A zona sudoeste do perímetro urbano onde se concentra a expansão urbana de condomínios de alto extrato de renda, se choca com a Mata dos Godoy e isso explica o interesse dos setores econômico e imobiliário da cidade na expansão do perímetro e da zona de expansão urbana. Essa região ainda vai continuar como área de interesse das incorporadoras, já que o distrito Espírito Santo ainda tem muitas áreas cotadas para expansão. Portanto, a transformação de terras rurais em urbanas acontece de maneira acelerada. A imagem retrata um dos condomínios mais valorizados da região:

2 (BATTINI, 2024), (BATTINI, 2022).

3 De acordo com a Lei Federal nº 9.985/2000 - Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) é proibido que a zona de amortecimento (ZA) seja transformada em zona urbana.

Figura 1: condomínio horizontal Royal Manson na zona sudoeste do perímetro urbano de Londrina



Fonte: autoria própria

Na imagem está o condomínio Royal Manson, que junto com outros condomínios formam a área de expansão dos condomínios horizontais de alto padrão. Os maiores e mais valorizados condomínios dessa região são Alphaville I e II, Royal Tennis, Royal Golf, The Euro Royal, Royal Park, entre outros.

Já o Aglomerado Rural Limoeiro, localizado à sudeste do perímetro urbano, ainda não é um território oficializado. Ainda não há um mapeamento preciso feito pela Prefeitura Municipal a partir de uma delimitação oficial do Limoeiro. Isso significa que os limites desse território ainda não são oficialmente reconhecidos, se trata de uma localidade fora do perímetro urbano e fora da zona de expansão urbana, configurando um território rural.

As áreas verdes em conjunto com o estabelecimento de chácaras, proporciona um turismo rural direcionado. No local, é possível observar diversas chácaras particulares de turismo rural, fato que distingue a localidade de um uso rural tradicional, destinado à agricultura. No entanto, se destacam diversas chácaras de uso misto, com a presença de pesque e pague e chácaras de lazer (BATTINI, 2022). Também se destacam as feiras de produtos produzidos por pequenos agricultores. As imagens retratam algumas dessas particularidades do Limoeiro.

Figura 2: Feira de produtos diversos na Estrada do Limoeiro



Fonte: autora

O Limoeiro também enfrenta problemas relacionados à irregularidade de lotes. Foi constatada por imagem de satélite e trabalho de campo, uma fazenda loteada com parcelamentos com cerca de 250 m², conhecida como Fazenda Nata (BATTINI, 2022).

Na Fazenda Nata, nota-se as diversas chácaras destinadas à lazer, recantos, ranchos,退iros religiosos, entre outros. O que mais chama a atenção, é a disposição das propriedades, que, em alguns casos é semelhante ao parcelamento e a edificação contida na zona urbana.

Os lotes possuem cerca de 250 m², muitas vezes com uma parte construída e um quintal, em algumas propriedades se encontram até duas construções separadas. Nota-se que, diferente do distrito Espírito Santo, o extrato de renda é mais baixo e ainda são encontradas propriedades de pequenos produtores, ou chácaras de lazer e/ou localidades gastronômicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão sobre a distinção do espaço periurbano ainda é muito complexa e recente. É notório que não há uma definição que abranja os espaços periurbanos dos países centrais e dos periféricos. O processo de urbanização se dá de maneira distinta em diferentes países e regiões e o que se sabe das áreas periurbanas é que o uso agrário tradicional não caracteriza a totalidade das áreas rurais e tampouco as áreas periurbanas. Nota-se atividades de turismo rural, chácaras de lazer, restaurantes rurais, entre outras que ocupam essas localidades. Também há um apelo para a mudança nas paisagens, onde é possível observar a concretização da “periurbanização”. São espaços que podem ser contínuos e descontínuos, com ocupações que não são homogêneas. Outras atividades presentes são as consideradas genuinamente urbanas, como loteamentos subdivididos e também atividades genuinamente rurais como plantações de commodities.

É fato que a lógica do capital age fortemente sobre os espaços periurbanos, uma vez que é de interesse do mercado imobiliário a expansão de seus negócios a partir da transformação da terra rural em urbana. No entanto, as zonas periurbanas podem se distinguir e apresentar uma forte presença do capital imobiliário, ou uma presença tímida e mascarada pela preservação ambiental, valorização do turismo rural e das culturas locais. No entanto, no caso de Londrina, quando há interesse de expansão do capital imobiliário, as leis de preservação ambiental, como a zona de amortecimento da Mata dos Godoy, não são respeitadas.

Os moradores locais de algumas localidades ainda tentam barrar a expansão urbana através da criação de leis de valorização do turismo rural e gastronomia local, mas as leis são muito frágeis e a aplicabilidade é ínfima, gerando uma dualidade em sua função, pois pode de fato valorizar o turismo e a cultura local, ou pode trazer as infraestruturas para que a expansão do capital imobiliário aconteça cada vez mais. Por isso é importante o município criar leis que vão levar infraestrutura para a população, mas que ao mesmo tempo barre os parcelamentos que possam ser nocivos ao local. No Aglomerado Rural Limoeiro, existe uma ocupação consolidada na região, com diversos parcelamentos,

e essa ocupação é antiga, e não é fruto dos interesses imobiliários, mas sim de famílias que compraram terrenos na área rural para a prática de turismo rural ou interesses em pequenas produções.

No caso de Londrina, as áreas periurbanas são diversas. A sudoeste do perímetro urbano, temos o distrito Espírito Santo, que recentemente teve áreas do distrito incorporadas ao perímetro urbano do distrito sede. Essa área sofreu uma expansão urbana impulsionada pela construção do Shopping Catuai a partir dos anos 1990, com loteamentos urbanos aprovados antes mesmo da expansão oficial do perímetro, que demonstra que a transformação das terras rurais em urbanas já ocorre em um processo acelerado há pelo menos duas décadas. Grande parte desse distrito já está incluso na zona de expansão urbana delimitado pela Lei do Parcelamento Urbano de Londrina (Lei Municipal 11.672/2012), lei que ao invés de coibir os parcelamentos irregulares, tentou regulamentar e acabou por ser regulamentada em áreas comuns à área delimitada para a zona de amortecimento da Mata dos Godoy.

A leste do perímetro está o aglomerado rural Limoeiro, na zona leste do perímetro onde está a atual frente de expansão urbana da cidade de Londrina. Há um processo de abertura de loteamentos e valorização dessa área a partir da ação dos agentes do mercado imobiliário. Diferente do distrito Espírito Santo, esse território não é oficializado. Trata-se de um aglomerado rural de extensão urbana, de acordo com o IBGE. Nesse aglomerado, são diversas as atividades presentes de turismo rural e gastronômico. Também está presente alguns parcelamentos irregulares do solo, que se configuram loteamentos, porém são parcelamentos antigos e feitos por donos de grandes fazendas, sem ligação com o mercado imobiliário local, representado por empresas.

Diferente do Distrito Espírito Santo, o aglomerado rural Limoeiro não está incluso na zona de expansão urbana, fato curioso pois, se a lei fosse pensada a partir do número de habitantes, o Limoeiro concentra mais população e mais atividades, no entanto, a expansão urbana e interesse dos loteadores não havia chegado de maneira explícita nesse local nos anos anteriores a 2010, a expansão urbana de fato começa na zona leste recentemente e introduz a discussão nos espaços de decisão.

Como conclusão final, é importante destacar que ambos os territórios se encaixam na definição de “periurbano” apesar de muito diferentes entre si. Porém, a preocupação é sempre a mesma: a apropriação do espaço pela lógica fundiária/imobiliária especulativa. Esse processo nos próximos anos tende a padronizar cada vez mais a posse da terra em favor do capital imobiliário, gerando concentração de terra. Porém, a concentração de terra se expressa no espaço em formas heterogêneas, no caso de Londrina em condomínios horizontais fechados, condomínios verticais e condomínios habitacionais populares.

REFERÊNCIAS

ADELL, Germán. **Theories and models of the periurban interface: a changing conceptual landscape.** Strategic Environmental Planning and Management for the Peri-urban Interface Research Project, 1999.

AMORIM, Wagner Vinicius. **A produção social do espaço urbano em Londrina - PR: a valorização imobiliária e a reestruturação urbana.** 2011. 287f. Dissertação de Mestrado – UNESP. Presidente Prudente.

BATTINI, Luciana de Mello. **Entre o rural e o urbano: expansão urbana recente e a ocupação geográfica no aglomerado rural Limoeiro em Londrina-PR.** 2022. 74p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Centro de Ciências Exatas, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2022.

BATTINI, Luciana de Mello. **Transformações socioespaciais em Londrina: As estratégias dos agentes produtores do espaço na incorporação das terras rurais em urbanas.** 2024. 134p. Dissertação (Mestrado). Centro de Filosofia e Ciências Humanas – UFSC. Florianópolis.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. *In: IBGE Cidades:* Brasil/ Paraná/ Londrina. IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/londrina/panorama>. Acesso em: 21 fev. 2022.

IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. *In: Plano Diretor Municipal de Londrina:* revisão 2018-2028/Relatório Etapa 2: avaliação temática integrada. Londrina, 2018. Disponível em: <http://www1.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/ippul/CADERNOS52/ITEM-5-2SISTEMADESUSTENTACAOADAPTADO.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2022.

JARAMILLO, Samuel González. **Hacia una teoría de la renta del suelo urbano** – 2a ed. -- Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Economía, CEDE, Ediciones Uniandes, 2009.

LONDRINA. **Lei nº 10.637, de 24 de dezembro de 2008**. Institui as Diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina - PDML e dá outras providências. Disponível em: <https://www1.cml.pr.gov.br/leis/2008/web/LE-106372008consol.html>. Acesso em: 21 fev. 2022.

MARQUES, Marta Inez Medeiros. **O conceito de espaço rural em questão**. São Paulo, 2002.

SINGER, Paul. Uso do solo urbano na economia capitalista. In: **Urbanização e Desenvolvimento**. Marcelo Gomes Justo (org). 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

VALE, Ana Rute do. **A plurifuncionalidade do espaço periurbano como resultante da expansão urbana: o exemplo do município de Araraquara (SP)**. In: Ponencia presentada en el IX Encuentro Internacional Humboldt. Juiz de Fora, Minas Gerais - Brasil. 17 al 21 de setiembre de 2007.

VALE, Ana Rute do. **Expansão urbana e plurifuncionalidade no espaço periurbano do município de Araraquara (SP)**. 2005. vi, 210 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2005. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/104387>>.

CAPÍTULO 4

MOBILIDADE INTRAURBANA E O (NÃO) DIREITO À CIDADE: REFLEXOS DA SEGREGAÇÃO E DESIGUALDADE SÓCIO ESPACIAL

Victoria Zaupa Montini
Ariel pereira da Silva Oliveira
Ideni Terezinha Antonello
Doi: [10.48209/978-65-5417-580-3](https://doi.org/10.48209/978-65-5417-580-3)

INTRODUÇÃO

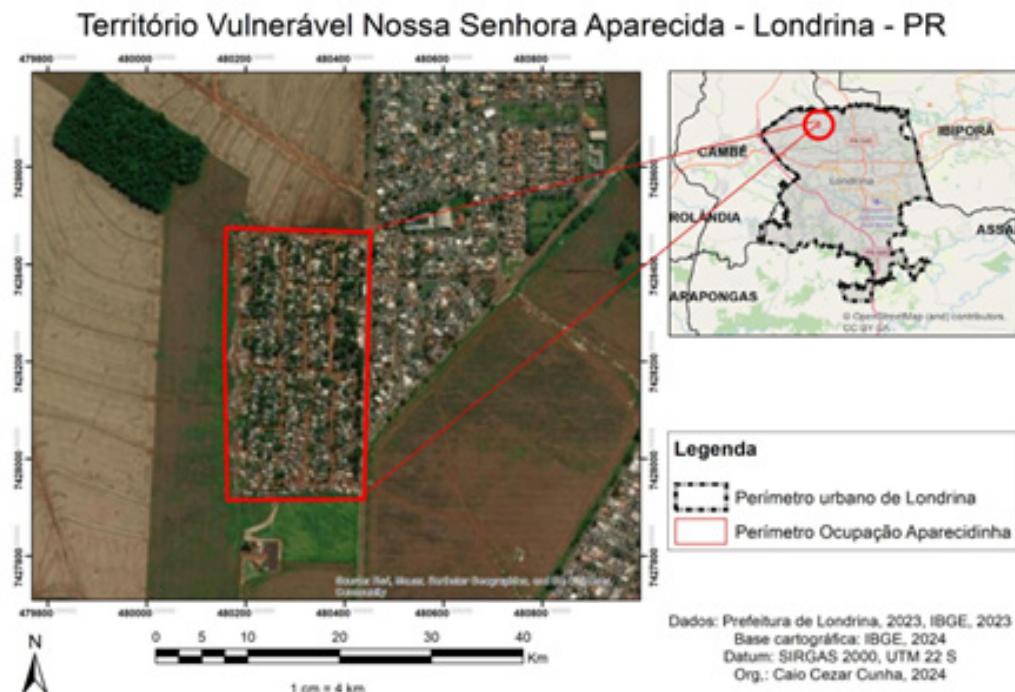
O espaço urbano é o produto de uma inter-relação complexa entre fenômenos sociais (lineares) e naturais (cíclicos), que se manifestam por meio de ritmos (Lefebvre, 2021). Esses ritmos, ao se inter-relacionarem, não apenas produzem a materialidade espacial visível na paisagem, mas também moldam as dinâmicas da vida cotidiana da população. Os ritmos lineares estão condicionados à lógica do capital, que organiza tempos e espaços para o trabalho, estudo e lazer, entre outros (Lefebvre, 2021). Nesse contexto, a mobilidade urbana emerge como uma categoria central de análise socioespacial, pois sua intensidade, direção, duração e oscilações refletem os processos que produzem e transformam o espaço, bem como as práticas e experiências socioespaciais de uma população heterogênea.

Assim, em uma geografia urbana marcada por padrões de desenvolvimento desigual (Montini; Silva Oliveira; Antonello, 2024), a mobilidade é profundamente influenciada pela localização e pelo acesso aos equipamentos urbanos que cada segmento de uma população estratificada em classes terá acesso, resultando em padrões desiguais de deslocamento que impactam diretamente a qualidade de vida, especialmente para a população pobre, residente de áreas mais distantes e menos assistidas pelas políticas urbanas.

Neste contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar a dinâmica da mobilidade intraurbana dos residentes da ocupação irregular ocupação

Nossa Senhora da Aparecida (Aparecidinha), localizada na cidade de Londrina, localizada no norte do Paraná (Figura 1). Essa ocupação tem um histórico antigo, situada próxima ao Jardim São Jorge, também caracterizado, em sua origem, como uma área de ocupação. De acordo com Melchior e Asari (2003), a ocupação do Jardim São Jorge teve início em 1997 e, posteriormente, foi considerada apta para regularização pela Companhia de Habitação de Londrina (COHAB). Já a formação da ocupação Aparecidinha, conforme Gomes (2021), ocorreu predominantemente por meio de redes familiares e de amizade entre os moradores do Jardim São Jorge, conjunto habitacional de interesse social localizado na frente da referida ocupação. Cabe salientar que neste estudo de utiliza o conceito “ocupação irregular” definido pela COHAB Londrina, que corresponde aos aglomerados subnormais, utilizado pelo IBGE até 2023, sendo que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) retomou oficialmente a nomenclatura favela e acrescentou comunidades urbanas, no respectivo ano (IBGE, 2023). Segundo dados da COHAB Londrina, em 2017, havia 3160 famílias moradoras em 56 ocupações irregulares (COHAB, 2017).

Figura 1 – Mapa de localização da ocupação Nossa Senhora Aparecida



Fonte: Paduan, Antonello e Cunha (2024, p. 5)

A ocupação “Aparecidinha” teve início no ano 2000, com aproximadamente 30 famílias que se estabeleceram no local devido à escassez de moradias. Na época, essas famílias contaram com o apoio da Federação dos Moradores de Assentamento e Sem-Teto de Londrina (FASTEL). Em poucos dias, o número de famílias aumentou significativamente, chegando a 280 (Gomes, 2021).

Em 2009, a Companhia de Habitação de Londrina (COHAB-LD) contabilizou 205 famílias na área. Essas famílias foram transferidas para o Jardim Horizonte II em 2012, por meio do Programa de Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários. Após a transferência, o terreno permaneceu desocupado até 2014. No entanto, como o espaço continuava sem cumprir sua função social, uma nova ocupação ocorreu em 2014, desta vez com 248 famílias e 240 barracos, em diferentes estágios de construção e autoconstrução. Em 2017, o local já abrigava 617 famílias, com 614 lotes ou edificações mapeadas (Alves; Souza, 2019).

Delfino (2022) realizou um mapeamento que evidenciou a evolução da ocupação entre 2011 e 2020, destacando o expressivo crescimento do número de famílias e edificações neste período de quase uma década (Figura 2 e 3).

Figura 2- Ocupação Aparecidinha em 2011.



Fonte: Delfino (2022, p.46).

Figura 3- Ocupação Aparecidinha em 2023.



Fonte: Google Earth, 2023.

O crescimento exacerbado da ocupação, escancara uma realidade que é a demanda por moradia e espaço urbano, Maricato (2003) expõe que essas ocupações são, de maneira geral, fruto do processo de exclusão social, caracterizada por indicadores como informalidade, irregularidade e ausência de cidadania, na qual grande parte da população de baixa renda, para se inserir no mercado de trabalho, se submetem a ocupar áreas irregulares para o uso, que muitas vezes estão em áreas de risco, a fim de sobreviver dentro do sistema capitalista.

METODOLOGIA

A abordagem metodológica deste estudo envolveu dois principais processos: a revisão teórico-conceitual e o trabalho de campo, O estudo de campo de pautou na técnica de pesquisa de entrevistas com os moradores da ocupação, para a obtenção de dados primários, bem como o intuito de conhecer e vivenciar o espaço vivido destes moradores, visando adentrar no cotidiano deste território. Uma vez que base teórica se fundamenta na potencialidade da ritmanálise, conforme proposta por Henri Lefebvre (2021). Essa perspectiva utiliza o cotidiano como ponto de partida da investigação, considerando-o o resultado do movimento dialético entre necessidade, desejo e gozo, sem dissociar elementos como trabalho, não trabalho, troca e uso. Trata-se, assim, de um produto e resíduo das atividades parcelares e especializadas, que não se limita a ser uma simples soma dessas atividades (Martins; Moreaux, 2021).

Nessa categoria analítica, “[...] a ritmanálise nos põe a apreender as formas e funções em seus processos, em movimento, o tempo e espaço interferindo e constituindo um ao outro” (Martins; Moreaux, 2021, p. 15). Esses processos se manifestam de diversas maneiras, incluindo a mobilidade, que é o foco desta análise. Para captar os ritmos e os elementos que essa abordagem considera essenciais, como o mapeamento das repetições e diferenças, foi indispensável a realização do trabalho de campo. As entrevistas semiestruturadas foram conduzidas com o objetivo de compreender as características, práticas e desafios cotidianos enfrentados pela população estudada. Essa etapa permitiu uma análise mais aprofundada das dinâmicas e especificidades da mobilidade cotidiana, em diálogo com os conceitos propostos pela ritmanálise.

O texto está estruturado em duas partes: (1) uma reflexão sobre a mobilidade intraurbana enquanto fenômeno rítmico, que gera diferentes experiências e práticas socioespaciais, variando conforme as características sociodemográficas da população e o lugar que cada indivíduo ocupa, tanto no espaço quanto na estrutura social; e (2) uma seção em que são apresentadas as realidades observadas em campo, a partir dos relatos de moradores da ocupação irregular Aparecidinha, que enfrentam dificuldades de mobilidade e, consequentemente, o acesso pleno à cidade.

A MOBILIDADE INTRAURBANA: ENTRE RITMOS E FLUXOS DE DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

Este item discute a mobilidade intraurbana a partir da perspectiva de que ela se manifesta de forma rítmica e heterogênea, proporcionando diferentes experiências e práticas socioespaciais. O tema da mobilidade urbana tem ganhado relevância, embora historicamente represente um desafio para as camadas mais vulneráveis (Souza; Sugai, 2018). Mapear e compreender as necessidades dessa população é essencial para propor soluções

Segundo Diniz (2019), o processo de urbanização brasileira e o rápido crescimento populacional no século XX geraram profundas transformações socioespaciais. A expansão industrial, concentrada em grandes cidades, ampliou fronteiras urbanas e favoreceu a conurbação, intensificando a segregação socioespacial dos imigrantes atraídos por empregos. Tal dinâmica produziu a mobilidade pendular, marcada por deslocamentos diários entre moradia e trabalho/estudo, transformando muitas cidades em “cidades-dormitório”.

O movimento pendular e outras dinâmicas populacionais influenciam a organização urbana, sobretudo em regiões metropolitanas, exigindo estratégias de planejamento territorial de médio e longo prazo, com participação popular garantida pelo Estatuto da Cidade (2001) (Silva Oliveira; Antonello, 2020). No entanto, a segregação e a desigualdade não se limitam ao nível interurbano: também se manifestam intraurbanamente, especialmente em cidades intermediárias como Londrina. Nesse sentido, a ritmanálise contribui para compreensão

der a mobilidade como repetição espaço-temporal permeada por diferenças e perturbações (Lefebvre, 2021).

A mobilidade intraurbana combina repetição e diferença: greves, atrasos ou alterações de rota rompem a regularidade, evidenciando o dinamismo da vida urbana e sua vulnerabilidade a arritmias. Um sistema de transporte eficiente, sobretudo para trabalhadores periféricos, é necessidade vital. Conforme Revol (2021), a vida cotidiana contemporânea é marcada pela urgência e pela dificuldade em conciliar temporalidades diversas, o que acentua as barreiras para os mais pobres.

Populações em ocupações irregulares enfrentam obstáculos adicionais, como dificuldade de acesso aos pontos de embarque (Montini; Silva Oliveira; Antonello, 2024). Assim, os deslocamentos intraurbanos não se explicam apenas pela infraestrutura viária, mas também pelas desigualdades sociais refletidas no espaço urbano (Souza; Sugai, 2018). O cotidiano das camadas populares, organizado por exigências de transporte e horários, é ainda mais árduo pela combinação entre fatores econômicos e espaciais. Conforme Souza e Sugai (2018), as dificuldades de acessibilidade ampliam as desigualdades socioespaciais; Bertaúd (2023) reforça que políticas habitacionais mal localizadas criam “armadilhas de pobreza”, ao impor longos deslocamentos e custos elevados.

Assim, o debate sobre mobilidade deve considerar a distribuição social no espaço e a desigualdade de investimentos urbanos, que impactam o valor da terra e o exercício do direito à cidade (Souza; Sugai, 2018). Para Lefebvre (2021), a cidade é atravessada por polirritmias: quando há harmonia, estabelece-se a eurritmia; em contextos de descompasso, emerge a arritmia. Esses conceitos são fundamentais para compreender a mobilidade urbana e seu impacto na circulação de pessoas e mercadorias.

Problemas recorrentes no transporte, amplamente noticiados, afetam a economia urbana e revelam a necessidade de uma abordagem integrada de planejamento. Mais do que ampliar infraestrutura, trata-se de assegurar integração e eficiência, preservando a eurritmia necessária ao equilíbrio urbano. Também é preciso considerar transportes não motorizados, como bicicleta e caminhada, frequentemente inviabilizados por calçadas precárias, insegurança, rede insu-

ficiente de ciclovias e longas distâncias entre moradia e centros de emprego (Souza; Sugai, 2018).

A análise dos fluxos urbanos, volumes e direções permite identificar obstáculos e oportunidades (Aranha, 2005). Estudos comparativos são igualmente relevantes, pois um ritmo só pode ser considerado rápido ou lento em relação a outros (Lefebvre; Regulier, 2021a). O deslocamento domicílio–trabalho/estudo, central na expansão urbana, segue a lógica do capital, submetida ao tempo abstrato, homogêneo e repetitivo, que estrutura a vida cotidiana (Lefebvre; Ré-gulier, 2021b).

Conclui-se que a mobilidade intraurbana, fenômeno complexo e rítmico, expõe desigualdades socioeconômicas e espaciais. A ritmanálise permite compreender tanto os padrões de repetição e diferenciação quanto as perturbações e descompassos que marcam os deslocamentos. No próximo item, serão discutidas as experiências dos moradores da ocupação Aparecidinha, destacando os desafios e impactos da mobilidade em seu cotidiano.

RESULTADOS E DISCUSSÃO: MOBILIDADE INTRAURBANA E VIDA COTIDIANA

Neste item, serão apresentados os resultados das análises que evidenciam os desafios enfrentados pelos moradores da ocupação Aparecidinha no que diz respeito à mobilidade intraurbana. Inicialmente, é importante destacar que Lefebvre (2021), ao nos convidar a observar atentamente os ritmos que constituem a nossa vida cotidiana, nos mostra que a sucessão de alternativas e repetições sugere a existência de uma ordem estabelecida em outro lugar. Essa ordem é imposta pela lógica do capital, que, ao definir os ritmos da produção e do consumo, também impõe ritmos lineares, organizados pelo tempo social – aquele medido e controlado pelo relógio. Esses ritmos nem sempre estão em sintonia com o “tempo de viver”. Pelo contrário, o corpo e seus próprios ritmos (como as horas de dormir, acordar, comer e se divertir) acabam sendo condicionados por essa lógica externa.

Nesse contexto, a vida cotidiana torna-se uma contradição: é uma totalidade construída pela fragmentação dos tempos e dos espaços. Dessa forma, o

cotidiano se revela como uma das principais fontes de informação para o pesquisador. Ele se apresenta como um campo de pesquisa que, de maneira totalizante, nos conecta com seus limites e com as potências que isso pode implicar (Martins, 2009). Para Amélia Damiani:

O cotidiano inclui o homem inteiro em seus diferentes momentos: o da vida privada, o dos lazeres, o do trabalho; e exatamente quando cada um desses momentos se constitui como tal, sustentado por instituições, organizações, poderes, conhecimentos, é que o tema se torna crucial. Quando cada momento se realiza como tal, e vive se repartindo ainda mais é que o cotidiano aparece como totalidade. Imerso na realização social da lógica, do pensamento analítico; cada momento da vida social tenta se estabelecer como realidade autônoma. Tenta criar um mundo. [...] Esse processo de separação do tempo e dos espaços também é, ao mesmo tempo, de integração (integração-desintegradora) (Damiani, 1994, p. 434).

É nos trânsitos por esses diferentes tempos e espaços que a questão da mobilidade espacial da classe trabalhadora ganha relevância. Essa análise se torna ainda mais importante e desafiadora quando direcionamos o olhar para a realidade daqueles que, conforme Martins (2012), são vítimas de diversos processos excludentes. Esses processos obrigam uma parcela significativa da população a buscar a reintegração social de maneira precarizada, como no caso dos trabalhadores sem acesso à seguridade social (Silva; Antonello 2020), imigrantes que internalizam o sentimento de provisoriação, sujeitando-se a condições de trabalho degradantes e a violências físicas e simbólicas, como a xenofobia (Sayad, 1998), e moradores de áreas de ocupação irregular, que resistem a diversas formas de marginalização no acesso à educação, moradia, saúde e trabalho (Montini; Silva Oliveira; Antonello, 2024), entre outros.

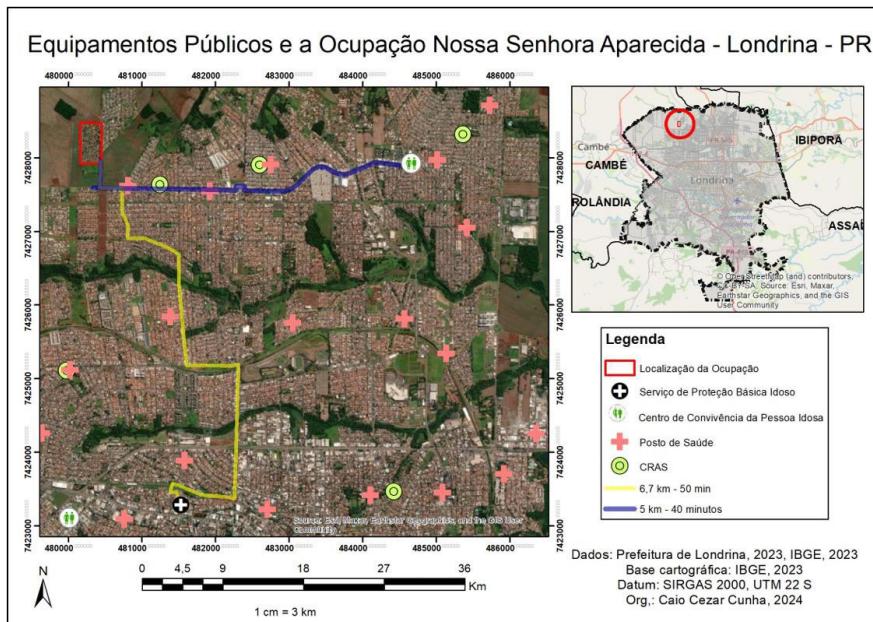
As ocupações, como a Aparecidinha, revelam um dos reflexos mais significativos do modelo capitalista de desenvolvimento geograficamente desigual. Elas evidenciam os diferentes padrões de desenvolvimento, a desigualdade social e a segregação socioespacial, aspectos intimamente ligados às características sociodemográficas da população. Características como renda, gênero e raça colocam determinados corpos em situações de maior vulnerabilidade do que outros. Conforme a figura, a Ocupação Nossa Senhora Aparecida está localizada em uma área periférica, o que dificulta o acesso a serviços

públicos essenciais, como saúde e assistência social. De acordo com Paduan, Antonelli e Cunha (2024), a distância entre o território e o Centro de Referência de Assistência Social Norte A é de 1.215 metros. O percurso inclui trechos não asfaltados e pode levar cerca de 20 minutos a pé ou 10 minutos em transporte público.

Quanto ao acesso a equipamentos de saúde, o estudo indica que a Unidade Básica de Saúde (UBS) Chefe Newton, responsável pela cobertura do território, está situada a 1.180 metros da ocupação, correspondendo a um trajeto de aproximadamente 15 minutos a pé ou 9 minutos utilizando transporte público. Os autores ressaltam que essas estimativas de tempo foram baseadas em uma pessoa jovem e saudável, podendo variar significativamente de acordo com a idade, condições físicas ou presença de comorbidades. Um estudo realizado por Pasquotto (2024) analisou por meio da obra de Campos Filho (2003) que o comércio e os serviços são organizados em três níveis distintos de acordo com sua relação com a moradia. O primeiro nível refere-se a serviços de apoio imediato à residência, com frequência diária de utilização; o segundo nível, embora também seja de apoio, caracteriza-se por uma demanda menos frequente; e o terceiro nível está relacionado a serviços de apoio a outras atividades urbanas.

Em relação à distância, o autor estabelece que 800 metros é a distância máxima considerada confortável para se caminhar até um comércio, serviço ou equipamento social (Campos Filho, 2003, p. 36). Essa unidade territorial, denominada “Unidade Ambiental de Moradia”, é definida pela distância máxima que pode ser percorrida a pé com conforto, visando o acesso aos comércios, serviços locais, bem como aos equipamentos de uso frequente, como os escolares e de saúde. No caso do transporte público, o autor considera ideal uma distância a pé de 500 metros, associada a um sistema de malha de transporte densa.

Figura 4 – Equipamentos públicos e a Ocupação Nossa Senhora Aparecida – Londrina – PR



Fonte: Paduan, Antonello e Cunha (2024, p.9).

As diversas necessidades dos moradores da ocupação vulnerável “Aparecidinha” os levam a frequentar a Unidade Básica de Saúde (UBS) e o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) que atendem o território. Esses equipamentos, mapeados na figura 4, evidenciam a distância significativa que separa esses serviços essenciais de uma comunidade muito carente, onde uma das entrevistadas sequer sabia a própria idade, evidenciando o elevado nível de vulnerabilidade socioeconômica.

Segundo Paduan, Antonello e Cunha (2024), entre 2017 e 2023, houve um aumento de 23,21% na população idosa da Aparecidinha. Esse crescimento representa a inclusão de 26 novas pessoas idosas, ampliando a demanda por programas, projetos e serviços públicos que atendam suas necessidades específicas, como suporte financeiro, assistência em saúde, acesso a informações e garantia de direitos. Vale destacar que, para a população tem direito o transporte público urbano é gratuito, o que poderia atenuar, em parte, as dificuldades de deslocamento até esses equipamentos, no entanto, o acesso aos pontos de ônibus ainda são uma barreira para o pleno exercício do direito à cidade, tendo em vista as dificuldade de mobilidade dentro da ocupação, como é possível visualizar na figura 5.

Figura 5 – Ocupação Aparecidinha – Londrina/PR - 2024



Fonte: Estudos de campo (2024)

As observações de campo indicaram que os moradores dessas áreas, marcadas pela carência de infraestrutura básica, como sistemas de transporte e iniciativas públicas de curto, médio e longo prazo para suprir essas necessidades, enfrentam sérios obstáculos na sua mobilidade. O trânsito dessa população pelas diferentes temporalidades e espacialidades, impostos pela lógica capitalista que organiza a vida cotidiana contemporânea, é prejudicado. Ou seja, trata-se de uma população tão marginalizada que enfrenta dificuldades até para acessar o mercado formal de trabalho que, apesar de se caracterizar pela exploração da força de trabalho, poderia lhes gerar alguma melhoria na qualidade de vida oriunda da luta por direitos importantes no âmbito trabalhista e de segurança social.

As entrevistas evidenciam a ausência de elementos básicos como a pavimentação nas vias, comprometendo a mobilidade, especialmente em dias de chuva. O excesso de barro torna o trajeto até o ponto de ônibus difícil, e em casos extremos, inviabiliza totalmente o deslocamento que atinge com mais força grupos específicos, como crianças e idosos, agravando a margina-

lização ao dificultar o acesso a serviços essenciais, como escolas, mercados e farmácias. Como é possível observar no depoimento de uma entrevistada:

Ah, o único problema é quando chove, né? Porque a gente não consegue nem sair da comunidade, que é muito barro, né? Que com toleiro, se tiver que fazer alguma coisa, você nem sai, porque aí você vai ter que pôr uma sacola, fazer toda aquela coisa. Se estiver chovendo muito, é que não dá, uma sombrinha para dar um vento, nem tem como. Nem dá para ir.

É, não só eu, todo mundo. Imagina quem tem criança, fica impossibilitada. As crianças vão para a escola. A maioria das crianças, dá até dó, eles têm que ir para a escola, mas eles passam com aquele barrão todo ali, a criançada, mas às vezes nem vai, porque nem todo mundo para a mãe levar. Às vezes, tem criança pequena também, com neném, como vai sair? Sair da comunidade com uma criança pequena e ainda outro neném de carrinho, que não tem nem... De dia, quando não está o barro, já é difícil, devido às pedras e não tem muito... Não é nivelado aqui o lugar, né? É muito buraco. Aí imagina a chuva com criança, como que a pessoa vai? Levando muita criança. (Entrevista 1, Londrina, 2024).

Conforme a entrevista 1 ressaltou, embora a qualidade dos ônibus seja satisfatória, a distância entre as residências é um grande problema, os pontos de embarque chegam a ficar a até 4 quilômetros de distância, impondo um esforço significativo para os moradores. Partindo do pressuposto de que os corpos são vigiados, disciplinados e docilizados por uma ordem social cotidiana e naturalizada ao longo do tempo (Foucault, 2014, Antonello; Silva Oliveira, 2022; Lefebvre, 2021, Damiani, 1994), entendemos que a mobilidade na ocupação impõe ritmos extenuantes a esses corpos. Além de precisarem de energia vital para o trabalho, esses corpos têm que despendê-la também no trajeto. No caso de crianças e adolescentes, esse contexto afeta diretamente seu interesse e rendimento escolar. Em épocas de frio intenso e chuvas, o deslocamento torna-se ainda mais penoso.

Na entrevista 2, observou-se uma contradição: embora criticasse o sistema de transporte, a entrevistada o considerava “bom”. Sua avaliação baseava-se em aspectos como conforto e pontualidade, sem contemplar fatores como condições das vias, distância dos pontos, tempo de deslocamento e dificuldades de acesso. Essa contradição pode decorrer do acesso limitado aos equipamentos urbanos, que leva a população a valorizar o simples fato de conseguir utilizar o transporte público. Ademais, marcada pelas dificuldades

da vida cotidiana, a entrevistada acabou por naturalizar muitas das condições precárias a que está submetida

Com base nas análises realizadas até aqui, observa-se que, devido à falta de infraestrutura e transportes adequados, a mobilidade dos trabalhadores das ocupações em direção a outras áreas da cidade é significativamente prejudicada, tornando-se mais lenta e difícil. Apesar dessas dificuldades de fluidez, esses ritmos ainda se articulam com os demais da cidade, integrando sua polirritmia. No entanto, essa interação comprometida afeta negativamente a eurritmia urbana. Além disso, em períodos marcados por ritmos cíclicos, como o aumento das chuvas, as dificuldades de mobilidade agravam-se, deixando muitos trabalhadores isolados nesses pontos da cidade e intensificando a arritmia.

Em dias de chuva, além do barro, a ausência de infraestrutura impede o uso de carrinhos de bebê, revelando um recorte de gênero, pois recai sobre as mulheres a sobrecarga do cuidado com os filhos. Essa acumulação de tarefas, estrutural às desigualdades de gênero, amplifica as dificuldades em contextos de vulnerabilidade urbana. Dados da Cohab-LD (2017) mostram que, entre as 461 famílias da ocupação, 66% eram compostas por mulheres; 56,4% tinham entre 18 e 59 anos, e 39% eram crianças e adolescentes.

Ao comparar a realidade da população do Aparecidinha com outros estudos sobre mobilidade urbana, como o de Silva, Oliveira e Antonello (2020), percebe-se que a mobilidade não apresenta um ritmo homogêneo. Pelo contrário, ela é marcada por uma diversidade de dinâmicas, influenciadas por fatores como características sociodemográficas e a localização das rotas, bem como os pontos de partida e chegada. Nossas observações de campo, corroboradas por análises de outros estudos, estão alinhadas à reflexão de Lefebvre (2021, p. 62), que afirma: “[...] cada ritmo tem sua medida própria e específica: velocidade, frequência, unidades” etc. Essa abordagem evidencia como a mobilidade urbana reflete uma multiplicidade de ritmos, ajustados às especificidades dos indivíduos e dos espaços que habitam.

Outro aspecto que evidencia o caráter rítmico da mobilidade urbana e das dificuldades da população do Aparecidinha aparece no relato da entrevistada 3: quando solicitada que avaliasse o transporte público, ela o classifica como:

“Mais ou menos, porque dia de semana é mais ou menos, agora sábado, domingo, é uma hora no ponto, você esperando. Se ele subir o horário certinho, ia ser que ele ia ao ponto. E aí acaba... É porque aí de domingo ele faz dois bairros, né? Aí demora mais” (Entrevistada 3, Londrina, 2024). Nota-se que dentre as limitações apontadas no transporte público está a questão da frequência, especialmente aos fins de semana, quando o tempo de espera no ponto pode ultrapassar uma hora. Nota-se que nos fins de semana há uma quebra no ritmo, dificultando a manutenção da dinâmica cotidiana imposta a essa população que, por conta de necessidade de realizar trabalhos informais, não tem o direito ao descanso semanal, ou seja, a rotina de trabalho se mantém, mas do transporte não.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo investigou como a mobilidade intraurbana, enquanto fenômeno rítmico, reflete as desigualdades sociais e espaciais nas cidades. O estudo de caso foi realizado com moradores da ocupação Nossa Senhora da Aparecida (Aparecidinha), visando compreender os desafios de mobilidade relacionados à localização periférica e à carência de infraestrutura urbana. As análises foram fundamentadas na ritmanálise de Lefebvre, que permite perceber a mobilidade como um fenômeno rítmico e heterogêneo, refletindo as disparidades socioespaciais. A pesquisa revelou que, embora o transporte público seja adequado em alguns aspectos, a falta de pavimentação e a precariedade das vias dificultam o acesso, principalmente em dias de chuva, ampliando as desigualdades.

Mediante as entrevistas com os moradores e a observação direta por meio da vivência no território da ocupação, foi possível apreender e emergiram na análise os desafios significativos do cotidiano, como as longas distâncias entre as residências e os pontos de ônibus, além da infraestrutura inadequada, que afeta principalmente grupos vulneráveis como crianças e idosos. Essas dificuldades de deslocamento evidenciam a necessidade urgente de políticas públicas que promovam a inclusão social, com melhorias na infraestrutura urbana e no acesso à cidade, especialmente nas áreas periféricas e particularmente propiciar uma moradia adequada, a qual consta como

um direito universal, que foi inserido na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, no artigo 13, no qual declara que toda pessoa tem direito a residência, esse direito se desdobra nos demais direitos como a mobilidade urbana. Não se pode deixar de citar que a Organização das Nações Unidas (1978) estabeleceu o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), com o escopo de atuar na transformação das condições precárias de moradia e de vida de milhões de pessoas que sobrevivem em locais inadequados, como a Ocupação Aparecidinha, foco desta análise.

Esse programa continua em vigor, sendo o Brasil signatário deste tratado e incorporado à legislação nacional com a Emenda Constitucional n. 26 de 14 de fevereiro de 2000, que insere o Direito à moradia como um direito fundamental social. Contudo, se percebe um fosso entre a prerrogativa da lei e a realidade brasileira, uma vez que em 2022, os dados do último relatório sobre o déficit habitacional no Brasil, desenvolvido pela Fundação João Pinheiro (2024) denuncia que mais de 6 milhões de domicílios encontram-se em déficit habitacional, sendo que 74,5% de insere na faixa de renda até 3 salários mínimos.

As entrevistas também destacaram a sobrecarga das mulheres, que enfrentam uma dupla jornada de trabalho, dividida entre as tarefas domésticas e o cuidado com os filhos, o que agrava ainda mais as dificuldades de mobilidade. As reflexões aqui apresentadas abrem caminhos para futuras pesquisas, com destaque para a análise de gênero, permitindo uma compreensão mais profunda das desigualdades e suas repercussões na qualidade de vida dos moradores da Aparecidinha. O estudo reforça a centralidade das condições de mobilidade na formação das desigualdades socioespaciais.

REFERÊNCIAS

ALVES, C.; SOUZA, T. O retrato da exclusão urbana: Ocupação Nossa Senhora Aparecida – Londrina – Pr. In: Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social, 3., Londrina, *Anais* [...], Londrina, 2019.

ANTONELLO, I. T.; SILVA OLIVEIRA, A. P. O corpo-território: diálogo entre o conhecimento geográfico e a filosofia foucaultiana. *Perspectivas em Diálogo: Revista de Educação e Sociedade*, v. 9, n. 21, p. 7-28, 2022. DOI: <https://doi.org/10.55028/pdres.v9i21.15841>.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.19 n. 4, p. 96-109, 2005.

BERTAUD, A. **Ordem sem design**: como os mercados moldam as cidades. Porto Alegre: Bookman, 2023.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Editora 34. 2003.

COHAB-LD. Companhia de Habitação de Londrina. **Ocupações irregulares**. Levantamento realizado pela COHAB-LD, 2017.

DAMIANI, A. L. O cotidiano na metrópole. In: Congresso Brasileiro de Geógrafos, Curitiba: CBG, p.434-439, 1994.

DELFINO, T. S. **Loteamento Jequitibá**: Proposta da COHAB-LD para a Ocupação Aparecidinha – Londrina. 2022. 68f. Trabalho de Conclusão de Curso Graduação em Serviço Social, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2022.

DINIZ, G. L. *Mobilidade no espaço intraurbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte: dissociações dos espaços de moradia e de trabalho sob a perspectiva da migração de última etapa e da mobilidade pendular*. In: Simpósio Nacional De Geografia Urbana, 16, 2019, Vitória. *Anais [...]*. Vitória: SIM-PURB, 2019. p. 1313-1328.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. 42. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, Ministério das Cidades. **Déficit Habitacional no Brasil 2022**. 1ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Nota Metodológica**, n.01. 2023.

IBGE. **Cidade – Londrina**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/londrina/panorama>. Acesso em: 20 de outubro de 2024.

LEFEBVRE, H. **Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades**. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.

LEFEBVRE, H.; REGULIER, C. Ensaio de ritmanálise das cidades mediterrâneas. In: Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades. Rio de Janeiro: Consequência, 2021a, p.135-153.

LEFEBVRE, H.; REGULIER, C. O projeto ritmanalítico. In: **Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades**. Rio de Janeiro: Consequência, 2021b, p.155-168.

GOMES, T.M. A disputa pela terra e a negação do direito à moradia: o caso da ocupação “Aparecidinha” em Londrina/PR. **Geografia**, Londrina, v.30. n.2. p.27-46, 2021.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151– 167, 2003.

MARTINS, F. E. S. A produção da escala metropolitana e do seu pesquisador: Elementos de ritmanálise. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Edição Especial, p. 29 - 39, 2009.

MARTINS, F.; MOREAUX, M. Prefácio à edição brasileira. In: LEFEBVRE, H. **Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades**. Rio de Janeiro: Consequência, 2021, p.7-24.

MARTINS, J. S. **A sociedade vista do abismo**: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. 4.ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

MELCHIOR, L.; ASARI, A. Y. Ocupações urbanas de Londrina-Pr e as migrações internas. **Geografia**, v.12, n.1, p. 545-557, 2003.

MONTINI, V. Z.; SILVA OLIVEIRA, A. P.; ANTONELLO, I. T. As ocupações urbanas irregulares como marcas do desenvolvimento desigual do espaço: o caso de Londrina (PR). In: **Latin American Symposium “City, Architecture And Sustainability”**, 2., 2024, Várzea Grande. **Anais [...] Várzea Grande**, 2024, p. 424-439.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, 2005.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. ONU. A ONU e os assentamentos humanos. Disponível em: <https://www.unicef.or/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>. Acesso em 20 de janeiro 2024.

PASQUOTTO, Geise Brizotti. Parâmetros para o desenvolvimento sustentável nas políticas públicas dos programas de habitação social. Relatório de Pesquisa (Pós-doutorado) — Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Bauru/SP, 2024.

REVOL, C. Ritmanalisa: tecer tempos e espaços para habitar. In: LEFEBVRE, H. **Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades.** Rio de Janeiro: Consequência, 2021, p. 25-46.

SAYAD, A. **Imigração ou os paradoxos da alteridade.** São Paulo: Edusp, 1998.

SILVA OLIVEIRA, A. P.; ANTONELLO, I. T. Movimentos pendulares: a rotina de estudantes cambeenses que estudam na Universidade Estadual de Londrina (UEL). **Geografia em Atos**, Presidente Prudente, v. 3, n. 18, p. 131–156, 2020. DOI: <https://doi.org/10.55028/10.35416/geoatos.v3i18.6543>.

SOUZA, E. L.; SUGAI, M. I. Minha Casa Minha Vida: periferização, segregação e mobilidade intraurbana na área conurbada de Florianópolis. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 20, n. 41, p. 75-98, 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4104>.

CAPÍTULO 5

PLANEJAMENTO URBANO, GEOGRAFIA E ENGENHARIA CIVIL: UMA APROXIMAÇÃO TEÓRICA

Ivanio Folmer

Thaís de Melo Amaral Machado Maciel

Isabela Silveira Mello

Doi: 10.48209/978-65-5417-580-4

Resumo: O presente artigo busca realizar uma aproximação teórica entre o Planejamento Urbano, a Geografia e a Engenharia Civil, destacando as interfaces conceituais e práticas que se estabelecem entre essas áreas no contexto contemporâneo. A urbanização acelerada, a complexificação dos espaços urbanos e os desafios socioambientais exigem abordagens interdisciplinares que integrem o conhecimento técnico da engenharia às análises socioespaciais da geografia. A partir de uma revisão teórica, discute-se como o planejamento urbano, ao articular saberes geográficos e engenheiros, pode contribuir para o desenvolvimento sustentável, a gestão territorial e a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Conclui-se que a integração entre essas áreas é essencial para enfrentar as problemáticas urbanas atuais, promovendo cidades mais resilientes, inclusivas e sustentáveis.

Palavras-chave: Planejamento Urbano; Geografia; Engenharia Civil; Sustentabilidade; Espaço Urbano.

INTRODUÇÃO

O fenômeno urbano contemporâneo tem se consolidado como um dos temas centrais de investigação nas ciências humanas e aplicadas, dada sua complexidade, multidimensionalidade e impacto direto sobre as condições de vida da população. A urbanização acelerada, o crescimento populacional e a intensificação das atividades econômicas transformaram profundamente as dinâmicas territoriais, exigindo abordagens que ultrapassem os limites disciplinares tradicionais e integrem múltiplas perspectivas analíticas e operacionais.

Autores como Henri Lefebvre (1999) e Milton Santos (1994) destacam que o espaço urbano não é apenas o suporte físico das relações sociais, mas um produto histórico e social, marcado por contradições e disputas. Lefebvre propõe o conceito de “produção do espaço”, compreendendo a cidade como resultado de processos sociais, econômicos e políticos que materializam as relações de poder. Santos enfatiza a noção de “meio técnico-científico-informacional”, evidenciando como as transformações tecnológicas e econômicas reconfiguram o território urbano e seus fluxos.

Nesse contexto, o planejamento urbano emerge como um campo interdisciplinar e estratégico, no qual dialogam saberes provenientes da Geografia, Engenharia Civil, Arquitetura, Sociologia, Economia e Ciências Ambientais. A complexidade dos problemas urbanos contemporâneos — como a desigualdade socioespacial, a mobilidade, a moradia, o saneamento e a sustentabilidade — demanda ações integradas entre as dimensões técnica, ambiental e social.

A Geografia, ao analisar o espaço como uma construção social e histórica, oferece os fundamentos teóricos necessários para compreender a organização espacial, as desigualdades territoriais e as interações entre sociedade e natureza. A partir de autores como Raffestin (1993) e Corrêa (1995), entende-se o espaço geográfico como um produto de relações de poder e de apropriação, que reflete e condiciona as formas de produção e reprodução da vida social.

Por outro lado, a Engenharia Civil, com seu caráter técnico e aplicado, atua na materialização das infraestruturas urbanas, sendo responsável pela criação e manutenção de obras e sistemas que sustentam a vida nas cidades — como redes de transporte, abastecimento de água, drenagem, edificações e estruturas de contenção ambiental. Sua contribuição é indispensável à efetivação prática das diretrizes do planejamento urbano, pois traduz em obras e projetos as concepções espaciais e territoriais elaboradas no campo das ciências humanas.

O diálogo entre essas duas áreas permite articular teoria e prática, unindo o olhar crítico e reflexivo da Geografia ao saber técnico e operacional da Engenharia. Essa aproximação possibilita compreender as cidades como sistemas complexos, nos quais se entrelaçam fluxos de pessoas, mercadorias, informações e energia, exigindo um planejamento que considere tanto as condições

materiais da infraestrutura quanto os aspectos sociais, culturais e ambientais da urbanização.

Assim, o presente artigo propõe uma aproximação teórico-metodológica entre Geografia e Engenharia Civil, tendo como eixo o planejamento urbano sustentável. Busca-se compreender como os fundamentos teóricos da produção do espaço e as práticas técnicas de infraestrutura podem dialogar na construção de cidades mais equilibradas, seguras e socialmente justas. Tal integração é essencial diante dos desafios contemporâneos, que incluem a crise ambiental, o déficit habitacional, a precariedade das infraestruturas urbanas e a necessidade de promover a equidade territorial.

Desse modo, pensar o urbano exige uma visão holística e interdisciplinar, em que o espaço é reconhecido simultaneamente como dimensão técnica, social e simbólica. Somente por meio desse diálogo entre saberes é possível avançar em direção a um planejamento urbano que contemple o direito à cidade, como defendido por Lefebvre, e que seja capaz de promover a justiça espacial e ambiental, conforme propõe a perspectiva contemporânea da Geografia crítica e da Engenharia voltada ao desenvolvimento sustentável.

PLANEJAMENTO URBANO: CONCEITOS E PERSPECTIVAS

O planejamento urbano pode ser compreendido como um campo interdisciplinar que articula um conjunto de ações, políticas públicas e instrumentos voltados à organização do espaço urbano e à gestão do território, buscando promover o desenvolvimento sustentável, a funcionalidade e a qualidade de vida da população. De modo geral, o planejamento urbano procura antecipar, coordenar e orientar o crescimento das cidades de forma racional, equitativa e ambientalmente responsável.

Para Villaça (2001), o planejamento urbano não se restringe à dimensão técnica ou à elaboração de planos físicos, mas constitui-se em um processo essencialmente político, social e cultural, no qual diferentes agentes — Estado, mercado e sociedade civil — disputam o controle e a produção do espaço. Assim, planejar a cidade implica reconhecer as relações de poder e as contradições inerentes à urbanização capitalista.

Historicamente, o planejamento urbano emerge no final do século XIX e início do século XX como resposta aos problemas decorrentes da industrialização, da rápida urbanização e da precarização das condições de vida nas cidades. No contexto europeu, movimentos como o urbanismo modernista, influenciado por Le Corbusier, buscavam racionalizar a cidade por meio de uma concepção funcionalista, na qual o espaço urbano seria organizado de forma hierárquica e tecnicamente planejada (CHOAY, 2003).

Durante o século XX, o planejamento urbano consolidou-se como instrumento de gestão e intervenção territorial, assumindo diferentes perspectivas conforme as correntes teóricas predominantes. O planejamento racional e tecnoocrático das décadas de 1950 e 1960, fortemente influenciado pela economia e pela engenharia, concebia o espaço urbano como uma máquina a ser organizada segundo parâmetros de eficiência e controle. Essa visão foi gradualmente questionada por abordagens mais críticas, que enfatizaram o caráter social, político e simbólico do espaço urbano.

Autores como Henri Lefebvre (2001) e David Harvey (1980) destacaram que a cidade é produto das relações sociais de produção e do processo de acumulação capitalista. Para Lefebvre, o espaço não é neutro, mas socialmente produzido e reproduzido, expressando as contradições entre o capital e o cotidiano urbano. Nesse sentido, o planejamento urbano deve ser compreendido como parte integrante da luta pelo “direito à cidade”, conceito que reivindica a democratização do espaço e o protagonismo dos cidadãos nas decisões sobre o uso e a transformação do território.

A crítica ao planejamento modernista também foi impulsionada por Jane Jacobs (2011), que, ao analisar a vida nas grandes cidades norte-americanas, destacou a importância da diversidade, da vitalidade das ruas e da participação comunitária. Para a autora, a cidade não pode ser reduzida a esquemas técnicos ou modelos rígidos, pois sua complexidade deriva das interações humanas e da espontaneidade dos usos urbanos.

No contexto latino-americano, o planejamento urbano ganha contornos específicos, marcados pela desigualdade social, pela informalidade e pela fragmentação territorial. Autores como Carlos (2007) e Maricato (2015) ressaltam

que o planejamento urbano no Brasil historicamente se pautou por uma lógica excludente, que beneficia determinados grupos e setores econômicos, em detrimento da maioria da população. Nesse sentido, a superação dessa racionalidade requer incorporar perspectivas críticas, participativas e socioespaciais ao processo de gestão urbana.

Na contemporaneidade, as agendas internacionais, como a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e a Nova Agenda Urbana (ONU-Habitat, 2016), reforçam a necessidade de integrar as dimensões ambiental, social, econômica e cultural no planejamento das cidades. Essas diretrizes propõem a construção de cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, enfatizando a governança participativa e a cooperação entre diferentes áreas do conhecimento.

Dessa forma, o planejamento urbano contemporâneo passa a ser entendido como um processo dialógico e interativo, que articula saberes técnicos, científicos e populares na busca por soluções urbanas integradas. A interdisciplinaridade torna-se elemento central, unindo campos como a Geografia, a Engenharia Civil, a Arquitetura, o Direito Urbanístico e a Gestão Ambiental, reconhecendo que a cidade é, simultaneamente, um objeto físico, social, simbólico e político.

A construção teórica do planejamento urbano ao longo do tempo reflete a evolução das concepções sobre o espaço e a sociedade. Se outrora prevalecia uma visão tecnocrática e normativa, hoje reconhece-se a importância de uma abordagem crítica, participativa e territorialmente sensível, na qual planejar a cidade significa compreender e intervir nas múltiplas dimensões que a constituem.

GEOGRAFIA E O ESTUDO DO ESPAÇO URBANO

A Geografia, enquanto ciência voltada à compreensão das relações entre sociedade e natureza, desempenha papel central na análise do espaço urbano, oferecendo uma leitura crítica e interpretativa das dinâmicas que estruturam as cidades. Conforme Santos (2008, p. 26),

“O espaço não é simplesmente um conjunto de objetos físicos ou paisagens naturais, mas um complexo conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações, produto da intervenção humana mediada por técnicas, economia e relações sociais de poder.”

Essa concepção revela que o espaço urbano transcende a dimensão física: ele é, ao mesmo tempo, material, social e simbólico, refletindo as contradições e as desigualdades de uma sociedade. Nesse sentido, a Geografia Urbana não se limita à descrição do território, mas busca compreender os processos que moldam o espaço, identificando relações de dominação, exclusão e apropriação territorial.

Autores clássicos como Henri Lefebvre (2001) enfatizam a dimensão social do espaço urbano, destacando que a cidade é “um espaço socialmente produzido, resultado das interações entre capital, Estado e sociedade civil”. Lefebvre propõe que o espaço urbano deve ser analisado em três dimensões: o espaço concebido (planos e projetos), o espaço percebido (uso cotidiano) e o espaço vivido (experiências simbólicas e culturais). Essa perspectiva permite compreender o urbano como produto histórico e social, e não apenas como resultado de uma lógica técnica ou física.

A análise geográfica do espaço urbano abrange diversos fenômenos, entre os quais se destacam a segregação socioespacial, os fluxos territoriais, a expansão periférica, a gentrificação e os impactos ambientais da urbanização. Estudos de Marcelo Lopes de Souza (2003) demonstram que a segregação urbana no Brasil não é apenas geográfica, mas profundamente social, refletindo desigualdades históricas de renda, raça e acesso a serviços públicos. Souza afirma:

“A segregação socioespacial manifesta-se na distribuição desigual de recursos, equipamentos urbanos e oportunidades, criando cidades dualizadas, onde coabitam riqueza e pobreza em extremos geograficamente próximos, mas socialmente distantes” (SOUZA, 2003, p. 112).

Além disso, a geografia urbana examina os fluxos de mobilidade, comércio e comunicação que conectam diferentes áreas da cidade, permitindo compreender a complexidade das redes urbanas e a interdependência entre centros

e periferias. Harvey (1980) argumenta que a análise espacial deve considerar o movimento constante de pessoas, capitais e informações, destacando que o espaço urbano é, em última instância, um produto do capital em circulação:

“O espaço urbano é o palco de relações de produção que se reproduzem continuamente, reorganizando o território de acordo com interesses econômicos e sociais, e criando padrões de desigualdade e exclusão” (HARVEY, 1980, p. 52).

A dimensão ambiental também ocupa papel central nos estudos geográficos do urbano. A expansão desordenada das cidades frequentemente resulta em impactos significativos, como enchentes, deslizamentos, poluição atmosférica e degradação de áreas verdes. A Geografia Ambiental Urbana busca compreender a interação entre o urbano e o natural, propondo soluções integradas de planejamento que considerem a sustentabilidade e a resiliência urbana. Santos e Silveira (2007) destacam que o planejamento urbano deve incorporar práticas que minimizem os impactos ambientais e promovam a justiça socioambiental:

“O planejamento urbano sustentável exige uma leitura crítica do território, considerando não apenas a ocupação física, mas também a distribuição de riscos e oportunidades para diferentes grupos sociais” (SANTOS; SILVEIRA, 2007, p. 88).

Além da análise crítica, a Geografia fornece subsídios metodológicos para o planejamento urbano. Ferramentas como cartografia temática, Sistemas de Informação Geográfica (SIG), análise de redes e indicadores socioespaciais permitem mapear desigualdades, identificar áreas vulneráveis e subsidiar políticas públicas mais equitativas. A abordagem territorial permite que projetos de infraestrutura, habitação e transporte dialoguem com as realidades locais e regionais, evitando intervenções padronizadas e desconectadas das necessidades da população.

Geógrafos contemporâneos também enfatizam a importância da participação cidadã na produção do espaço urbano. Santos (1996) argumenta que o território urbano deve ser compreendido como uma arena de disputas entre diferentes atores sociais, cada um com interesses e experiências próprios:

“O planejamento urbano só se torna efetivo quando reconhece a pluralidade de vozes e incorpora o conhecimento local à tomada de decisão, promovendo o direito à cidade para todos os habitantes” (SANTOS, 1996, p. 143).

Nesse sentido, a Geografia não apenas descreve e analisa o espaço urbano, mas também oferece instrumentos teóricos e práticos para transformar a cidade de forma inclusiva e sustentável. Ao integrar diagnósticos socioespaciais, análises ambientais e compreensão das relações de poder, o planejamento urbano fundamentado na Geografia propicia intervenções mais eficazes, mitigando desigualdades e promovendo a equidade territorial.

De forma geral, Geografia Urbana desempenha três funções essenciais para o planejamento: (i) interpretativa, ao compreender a cidade como resultado de processos sociais e históricos; (ii) analítica, ao identificar padrões de desigualdade, vulnerabilidade e uso do solo; e (iii) propositiva, ao fornecer subsídios metodológicos e conceituais para políticas e projetos urbanos mais justos e sustentáveis. Essa perspectiva amplia a compreensão do urbano, integrando aspectos físicos, sociais, culturais e econômicos, e reforça a necessidade de abordagens interdisciplinares que articulam geografia, engenharia, arquitetura e gestão urbana.

ENGENHARIA CIVIL E A MATERIALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A Engenharia Civil desempenha papel central na concretização das ações planejadas, atuando como ponte entre o conhecimento técnico e a realidade social das cidades. É por meio dessa disciplina que o espaço urbano se estrutura fisicamente, através da implantação de infraestruturas de transporte, redes de drenagem e saneamento, habitações, pontes, viadutos e equipamentos públicos, possibilitando o funcionamento efetivo da vida urbana. O engenheiro civil atua, portanto, na interface entre técnica e sociedade, transformando planos e projetos em obras tangíveis que impactam diretamente a qualidade de vida da população (Rezende, 2015).

Conforme Rezende (2015, p. 47),

“O trabalho do engenheiro civil transcende a mera execução de obras; envolve decisões estratégicas que determinam a sustentabilidade ambiental, a segurança das populações e a eficiência funcional das cidades.”

Essa perspectiva evidencia que a Engenharia Civil não pode ser compreendida isoladamente do contexto urbano e socioespacial. Obras mal planejadas ou desconectadas da realidade territorial podem agravar problemas urbanos, como enchentes, deslizamentos, poluição hídrica e atmosférica, congestão de trânsito e ocupação irregular de áreas de risco. Ao mesmo tempo, práticas responsáveis e integradas podem promover resiliência urbana, eficiência energética, mobilidade sustentável e mitigação de riscos, contribuindo para cidades mais equilibradas e inclusivas.

A integração da Engenharia Civil ao planejamento urbano exige, portanto, não apenas competência técnica, mas também sensibilidade socioambiental e visão interdisciplinar. Ferramentas modernas, como o Building Information Modeling (BIM), os Sistemas de Informações Geográficas (SIG), a modelagem ambiental e a análise de dados urbanos, permitem que engenheiros planejem e simulem cenários complexos, considerando fatores físicos, ambientais e sociais. Essa abordagem possibilita antecipar problemas e otimizar recursos, promovendo soluções urbanas sustentáveis e adequadas ao território.

Além do aspecto técnico, a prática da Engenharia Civil se beneficia significativamente das contribuições da Geografia Urbana. Como apontam Santos (2008) e Lefebvre (2001), o espaço urbano não é neutro; ele é socialmente produzido, resultado de interações entre processos econômicos, políticos, culturais e técnicos. Nesse sentido, a engenharia deve incorporar a análise geográfica ao planejamento e à execução de obras, considerando padrões de ocupação, vulnerabilidades socioambientais e fluxos urbanos. Lefebvre (2001, p. 36) destaca que

“O espaço urbano é simultaneamente um espaço de produção material e de produção social; sua organização reflete relações de poder e as contradições da sociedade capitalista.”

Essa perspectiva implica que engenheiros civis, ao projetarem infraestrutura, não estão apenas construindo espaços físicos, mas interferindo em dinâmicas sociais, econômicas e ambientais complexas. Um projeto de drenagem, por exemplo, não pode ser avaliado somente pela sua capacidade hidráulica, mas também pelo impacto sobre comunidades vulneráveis, áreas verdes, ocupações periféricas e ciclos hidrológicos.

Autores contemporâneos de Geografia Urbana reforçam a necessidade dessa aproximação interdisciplinar. Harvey (1980) argumenta que a cidade deve ser entendida como um produto das relações de produção e circulação de capital, e que qualquer intervenção técnica ou infraestrutura deve considerar os efeitos socioeconômicos das obras. Nesse sentido, a Engenharia Civil, ao integrar conhecimentos geográficos e de planejamento urbano, contribui para reduzir desigualdades espaciais, organizar fluxos urbanos e garantir maior equidade no acesso a serviços e infraestrutura.

A prática interdisciplinar também se reflete na adoção de instrumentos de planejamento participativo. Segundo Santos (1996), o planejamento urbano efetivo deve incorporar o conhecimento local e as demandas da população, promovendo o direito à cidade e assegurando que as obras de engenharia atendam às necessidades reais dos habitantes. Assim, a Engenharia Civil não é apenas uma disciplina técnica, mas um agente ativo na construção de cidades socialmente justas e ambientalmente sustentáveis.

A Engenharia Civil desempenha um papel fundamental no planejamento urbano ao fornecer os instrumentos técnicos e metodológicos necessários para transformar projetos teóricos em realidade concreta. Segundo Leite (2016), a engenharia não se limita à execução de obras, mas envolve um planejamento integrado que considera a durabilidade, eficiência e sustentabilidade das infraestruturas urbanas, conectando aspectos técnicos às demandas sociais e ambientais das cidades.

O planejamento de redes de transporte, sistemas de saneamento, abastecimento de água e drenagem urbana é um exemplo clássico dessa contribuição. Para Silva e Andrade (2018), a eficiência desses sistemas impacta diretamente a qualidade de vida urbana, influenciando a mobilidade, a saúde pública e a

redução de riscos ambientais. Nesse sentido, a Engenharia Civil fornece dados, modelos e soluções que subsidiam decisões estratégicas no planejamento urbano, permitindo que os gestores integrem infraestrutura e ocupação do espaço de maneira coordenada.

Além disso, a engenharia contribui para a gestão de riscos urbanos, como enchentes, deslizamentos e colapsos estruturais. Estudos de Marques (2020) demonstram que a análise de solos, drenagem e obras de contenção não apenas previne desastres, mas também informa políticas de ocupação territorial, auxiliando o planejamento urbano a se tornar mais resiliente. Essa perspectiva evidencia a importância de considerar fatores técnicos no desenho de cidades seguras e ambientalmente equilibradas.

Outro ponto relevante é a interdisciplinaridade promovida pela Engenharia Civil, que permite a integração de dados geográficos, socioeconômicos e ambientais no planejamento urbano. Pereira (2017) destaca que a engenharia aplicada à cidade moderna deve dialogar com a Geografia e a Arquitetura, traduzindo as demandas sociais e ambientais em soluções concretas de infraestrutura, desde ruas, pontes e edifícios até sistemas de energia e saneamento sustentável.

Dessa forma, a Engenharia Civil não apenas materializa as diretrizes do planejamento urbano, mas também contribui com análises estratégicas e projeções técnicas que fundamentam decisões sobre ocupação do solo, infraestrutura urbana e desenvolvimento sustentável, tornando-se essencial para cidades mais equilibradas, funcionais e socialmente justas.

A INTERSECÇÃO ENTRE GEOGRAFIA E ENGENHARIA CIVIL NO PLANEJAMENTO URBANO

A aproximação teórica entre Geografia e Engenharia Civil encontra no planejamento urbano um campo particularmente fértil para a interdisciplinaridade, configurando-se como uma estratégia indispensável para enfrentar os desafios das cidades contemporâneas. Enquanto a Geografia Urbana oferece uma análise crítica das relações entre sociedade, espaço e meio ambiente, a Engenharia Civil disponibiliza os instrumentos técnicos necessários para a ma-

terialização das intervenções planejadas. Essa interseção possibilita compreender a cidade como um organismo complexo, simultaneamente físico, social, econômico e simbólico.

Segundo Santos (2008, p. 26),

“O espaço é indissociável da ação humana, sendo resultado da combinação entre sistemas de objetos e sistemas de ações, mediado por técnicas, economia e relações sociais. O urbano, nesse sentido, não é apenas aglomerado físico, mas expressão material das relações sociais.”

Essa perspectiva evidencia que qualquer intervenção técnica, seja por meio de obras de infraestrutura, saneamento, mobilidade ou habitação, deve considerar o contexto socioespacial em que se insere. Projetos urbanos que ignoram a dimensão geográfica tendem a reproduzir desigualdades, enquanto planejamentos que desconsideram a viabilidade técnica e estrutural da engenharia correm o risco de permanecer no campo das intenções.

Autores como Lefebvre (2001) e Harvey (1980) reforçam essa necessidade de integração. Lefebvre argumenta que o espaço urbano é simultaneamente concebido, percebido e vivido, exigindo que os planejadores articulem perspectivas técnicas e sociais em seus projetos:

“O planejamento urbano deve considerar a produção social do espaço, reconhecendo que cada intervenção transforma não apenas a paisagem física, mas também as relações sociais e simbólicas que nela se desenrolam” (LEFEBVRE, 2001, p. 42).

Harvey (1980) complementa ao destacar que a cidade é resultado das dinâmicas do capital e das relações de poder, sendo necessário compreender a circulação de pessoas, bens e informações para promover intervenções urbanas que sejam simultaneamente funcionais, justas e sustentáveis. Essa visão reforça que o engenheiro civil, ao projetar obras de infraestrutura, deve integrar critérios técnicos, ambientais e sociais, evitando a reprodução de desigualdades ou o agravamento de vulnerabilidades.

A interdisciplinaridade entre Geografia e Engenharia Civil se manifesta de forma prática em iniciativas como o planejamento territorial participativo, no qual geógrafos, engenheiros e representantes da comunidade trabalham

conjuntamente na leitura da paisagem, no mapeamento de áreas de risco, na identificação de demandas locais e na proposição de soluções sustentáveis. De acordo com Santos (1996, p. 143),

“O planejamento urbano só se torna efetivo quando reconhece a pluralidade de vozes e incorpora o conhecimento local à tomada de decisão, promovendo o direito à cidade para todos os habitantes.”

Essa abordagem permite que projetos de mobilidade urbana, drenagem sustentável, requalificação de áreas degradadas e expansão habitacional considerem simultaneamente a viabilidade técnica, os impactos ambientais e as necessidades sociais. Um sistema de transporte projetado com base em dados geográficos e modelagem de fluxos urbanos, por exemplo, não apenas otimiza a circulação de pessoas e mercadorias, mas também reduz desigualdades de acesso e contribui para a sustentabilidade urbana.

Outro exemplo da integração interdisciplinar é a gestão de riscos urbanos, em especial em áreas suscetíveis a enchentes, deslizamentos ou ocupações irregulares. A Engenharia Civil fornece modelos estruturais, tecnologias de contenção e sistemas de drenagem eficientes, enquanto a Geografia contribui com a análise de vulnerabilidades, o mapeamento de áreas de risco e a compreensão da dinâmica ocupacional e socioeconômica das populações afetadas (SANTOS; SILVEIRA, 2007).

Além disso, a convergência entre essas áreas é reforçada pela utilização de tecnologias modernas, como Sistemas de Informação Geográfica (SIG), modelagem 3D e BIM, que permitem simular cenários complexos e otimizar recursos, integrando planejamento técnico e análise territorial. Essa articulação não apenas potencializa a eficácia dos projetos, como também permite que decisões estratégicas sejam tomadas de forma mais informada e participativa.

Em síntese, a interseção entre Geografia e Engenharia Civil no planejamento urbano não é apenas um ideal acadêmico, mas uma exigência prática diante da complexidade das cidades contemporâneas. Ao combinar análise crítica do espaço, diagnóstico socioambiental e capacidade técnica de intervenção, é possível promover cidades mais inclusivas, resilientes e sustentáveis. Como afirmam Santos (2008) e Rezende (2015),

“A integração entre saberes geográficos e engenheiros transforma o planejamento urbano em instrumento efetivo de desenvolvimento, equidade e gestão territorial, consolidando cidades mais justas, seguras e ambientalmente responsáveis.”

Essa perspectiva evidencia que a interdisciplinaridade não é opcional, mas condição sine qua non para enfrentar os desafios contemporâneos do urbano, garantindo que as intervenções materiais e estruturais correspondam às necessidades sociais, ambientais e econômicas das cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo teve como objetivo refletir sobre as interfaces teóricas e práticas entre o Planejamento Urbano, a Geografia e a Engenharia Civil, enfatizando a relevância da integração entre esses campos para a análise, compreensão e transformação do espaço urbano contemporâneo. A urbanização acelerada, as desigualdades socioespaciais e os desafios ambientais tornam cada vez mais necessário um olhar interdisciplinar, capaz de articular saberes críticos e técnicos na construção de cidades mais sustentáveis, seguras e inclusivas.

Observou-se que o planejamento urbano contemporâneo não pode se restringir a perspectivas isoladas; ele deve incorporar simultaneamente a análise socioespacial proporcionada pela Geografia e o rigor técnico da Engenharia Civil. Segundo Lefebvre (1999) e Milton Santos (1994), compreender o espaço urbano como produto social permite identificar desigualdades, fluxos e processos de segregação que influenciam a vida cotidiana. Paralelamente, a Engenharia Civil oferece os instrumentos concretos para materializar políticas urbanas, desde infraestrutura de transporte e saneamento até obras de contenção ambiental e edificações resilientes (Leite, 2016; Marques, 2020).

Essa aproximação interdisciplinar contribui para a superação da fragmentação disciplinar, fortalecendo políticas urbanas mais integradas, democráticas e eficientes. Ao articular análise crítica, planejamento técnico e compromisso ético, cria-se uma base para o desenvolvimento urbano que

considera tanto a dimensão social quanto a material das cidades. Nesse contexto, a convergência entre o olhar crítico da Geografia e a precisão técnica da Engenharia Civil não se limita à complementaridade funcional, mas promove um diálogo epistemológico capaz de enriquecer práticas profissionais e estratégias de intervenção territorial.

A construção de cidades mais justas, equilibradas e resilientes representa, portanto, um desafio teórico e prático, que exige novas metodologias, tecnologias e posturas profissionais diante da complexidade do espaço urbano contemporâneo. O planejamento urbano, nesse sentido, deve atuar como mediador entre diferentes saberes, traduzindo análises e diagnósticos em políticas públicas e projetos concretos que contemplem aspectos sociais, econômicos, ambientais e culturais. Ao integrar Geografia e Engenharia Civil, abre-se caminho para uma visão de cidade que combina planejamento estratégico, sustentabilidade e inclusão social, promovendo transformações que refletem os direitos e necessidades da população.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades*. São Paulo: Perspectiva, 2003.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

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

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

REZENDE, José Paulo. *Engenharia Civil e sustentabilidade: desafios contemporâneos*. São Paulo: Blucher, 2015.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Edusp, 1996.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Marília. *Geografia urbana e sustentabilidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Segregação urbana e desigualdade social no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2003.

ONU-HABITAT. *Nova Agenda Urbana*. Quito: ONU-Habitat, 2016.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Urbanização e planejamento no Brasil contemporâneo*. Salvador: EDUFBA, 2012.

SOBRE A ORGANIZADORA

Thaís de Melo Amaral Machado Maciel

SOBRE AS AUTORAS E OS AUTORES

Ariel pereira da Silva Oliveira

Doutorando em Geografia na Universidad Estadual de La Plata.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8377-2919>

E-mail: Aripso543@gmail.com

Beatriz de Azevedo do Carmo

Professora interina do curso de licenciatura em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat), campus Sinop, Mato Grosso e doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), campus de Campinas, São Paulo, mestre pela mesma instituição, bacharel e licenciada em Geografia, pela Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Presidente Prudente, São Paulo.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6940757431181693>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9234-5521>

E-mail: beatriz.carmo@unemat.br

Ideni Terezinha Antonello

Professora Associada no curso de Graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6147-4731>

E-mail: antonello@uel.br

Isabela Silveira Mello

Ivanio Folmer

Graduado, mestre e doutor em Geografia pela UFSM, com especialização em Coordenação Pedagógica. Atua como professor de Geografia na Rede Estadual do RS e como professor formador no curso de Licenciatura em Educação do Campo. Possui experiência em projetos de Ensino, Pesquisa e Extensão nas áreas de Educação do Campo, Território, Educação Ambiental, Gênero e Sexualidade. Foi tutor EAD (UFSM) e professor formador no PARFOR (UCS). Integrou os grupos de pesquisa Girassol, GPET (UFSM) e Agricultura e Urbanização na América Latina (USP), além de ser membro da Academia LusoBrasileira de Valquiria Conti Letras do RS.

Jadson Porto

Universidade Federal do Amapá; Macapá, Amapá, Brasil.

E-mail: jadsonporto@yahoo.com.br

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0316-3898>

Luciana Battini

Doutoranda em Geografia pelo PPGG da FCT/UNESP campus Presidente Prudente.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9267928469957269>

E-mail: lucibattini@gmail.com

Ruben Camilo Louis Gonzalez

Universidade de Santiago de Compostela; Santiago de Compostela, Espanha.

E-mail: rubencamilo.lois@usc.es

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4717-1061>

Roberto Luiz do Carmo

Universidade Estadual de Campinas; Campinas, São Paulo, Brasil.

E-mail: roberto@nepo.unicamp.br

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1063-2266>

Thaís de Melo Amaral Machado Maciel

Victoria Zaupa Montini

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4354-8530>

E-mail: victoria.zaupa@uel.br

Planejamento Urbano Contemporâneo:

Estratégias, Tendências e Desafios para Cidades Sustentáveis

ARCO
EDITORES



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