

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

Grão-Chanceler • Dom Walmor Oliveira de Azevedo

Reitor • Professor Dom Joaquim Giovanni Mol Guimarães

Chefe de Gabinete do Reitor • Professor Paulo Roberto de Sousa

Consultora Jurídica • Professora Natália de Miranda Freire

Pró- editores e Graduação • Professora Maria Inês Martins Pesquisa e Pós-graduação – Professor Sérgio de Moraes Hanriot Extensão – Professor Wanderley Chieppe Felipe Recursos Humanos – Professor Sérgio Silveira Martins Gestão Financeira – Professor Paulo Sérgio Gontijo do Carmo Logística e Infraestrutura – Professor Rômulo Albertini Rigueira.

Pró-reitores adjuntos dos campi e unidades • Campus Arcos – Professor Jorge Sündermann Campus Betim – Professor Eugenio Batista Leite Campus Contagem – Professor Robson dos Santos Marques Campus Poços de Caldas – Professor Iran Calixto Abrão Campus Serro – Professor Ronaldo Rajão Santiago Campus Uberlândia – Professor Carlos Henrique Paixão Unidade Educacional Barreiro – Professor Hêlvio de Avelar Teixeira Unidade Educacional Praça da Liberdade – Professor Miguel Alonso de Gouvêa Valle Unidade Educacional São Gabriel – Professor Alexandre Rezende Guimarães.

Secretários Comunicação • Professor Mozahir Salomão Bruck Cultura e Assuntos Comunitários – Professora Maria Beatriz Rocha Cardoso Geral – Professor Ronaldo Rajão Santiago Planejamento e Desenvolvimento Institucional – Professor Carlos Barreto Ribas.

Editora PUC Minas

Diretora • Mariana Teixeira de Carvalho Moura

Coordenação editorial • Mariana Teixeira de Carvalho Moura

Comercial • Paulo Vitor de Castro Carvalho

Apoio aos periódicos • Alda Verônica G. de Miranda

Conselho editorial • Edil Carvalho Guedes Filho, Eliane Scheid Gazire, Ev'Angela Batista Rodrigues de Barros, Flávio de Jesus Resende, Jean Richard Lopes, Leonardo César Souza Ramos, Lucas de Alvarenga Gontijo, Luciana Lemos de Azevedo, Márcia Stengel, Mariana Teixeira de Carvalho Moura, Meire Chucre Tannure Martins, Mozahir Salomão Bruck, Pedro Paiva Brito, Sérgio de Moraes Hanriot.

Contato:

Rua Dom Lúcio Antunes, 180 • Coração Eucarístico • 30535-630 • Belo Horizonte • Minas Gerais • Brasil

Tel.: (31) 3319.9904 • e-mail: editora@pucminas.br

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Chefe • Mário Lucio Pereira Junior
Colegiado • Jeanne Marie Ferreira Freitas, Diogo Ribeiro Carvalho,
Sergio de Lima Saraiva Júnior

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

Comitê editorial • Iracema Generoso de Abreu Bhering (editora chefe) e Diogo Ribeiro Carvalho.

Assistente editorial • Samara Macedo Vieira

Conselho Editorial Científico • Andreas Emminger (Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg / Alemanha), Aurélio Muzzarelli (Università di Bologna / Itália), Brian Lawson (The University of Sheffield / Inglaterra), Carlos Antônio Leite Brandão (UFMG), Cláudia Damasceno (Université de Paris / França), Cláudio Lister Marques Bahia (PUC Minas), Fernando Luiz Camargos Lara (University of Michigan / EUA), Heloisa Soares de Moura Costa (UFMG), Jeanne Marie Ferreira Freitas (PUC Minas - Presidente), Krzysztof Nawratek (The University of Sheffield School of Architecture / Inglaterra), Marcio Cotrim Cunha (UFPB), Paulo Ormino (UFBA), Ricardo Moretti (PUC Campinas), Rudolf Giese (Universidad de Ciencias y Artes de América Latina / Peru), Silke Kapp (UFMG), Sônia Marques (UFRN).

Projeto gráfico • Antonio Carlos Dutra Grillo / Leila Freitas Villela / Yuri Castro Bonanno / Geórgia Côrtes Vieira / Samara Macedo Vieira.

Diagramação • Samara Macedo Vieira.

Capa • Hugo Alkmim de Matos, Lucas Karantino da Silva e Natália de Oliveira Asevedo.

Imagens da capa • <https://unsplash.com/>

Revisão • Palloma Tayná Landim Gontijo / Daniella Lopes Dias Ignácio Rodrigues / Talytha Cristina da Trindade.

Contato • E-mail: cadernos.au@pucminas.br – Tel. / Fax: (0xx31) 3319 4264 – Endereço: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas • PUC Minas – Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Av. Dom José Gaspar 500 Prédio 47 sala 227 - Bairro Coração Eucarístico – 30535-901 – Belo Horizonte – MG – Minas Gerais – Brasil

Doações e permutas • Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – Biblioteca Padre Alberto Antoniazzi / Setor de Periódicos – Av. Dom José Gaspar, 500 Prédio 26 – Bairro Coração Eucarístico – Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil – Tel/Fax: (0xx31) 3319 4175 – e-mail: bibpe@pucminas.br

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

Versão digital

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

Produção

Os Cadernos de Arquitetura e Urbanismo são produzidos, desde 1993, pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas. O periódico semestral possui versão digital na íntegra.

Linha editorial

Os Cadernos dedicam-se à divulgação de trabalhos técnico-científicos relacionados à área de Arquitetura e Urbanismo, especialmente os vinculados às atividades de ensino, pesquisa, pós-graduação e extensão.

O periódico adota uma política de qualidade e diversidade temática. Publica artigos resultantes de projetos de pesquisa, decorrentes de dissertações de mestrado e teses de doutorado, relacionados ao ensino da Arquitetura e Urbanismo, artigos de revisão, resenhas de livros e entrevistas.

Esporadicamente, publica números temáticos, organizados com base em eventos, atividades específicas de ensino, extensão e pesquisa, ou temas comuns aos trabalhos aceitos.

Público-alvo

O público caracteriza-se por profissionais e estudantes da área de Arquitetura e Urbanismo e também, dada a característica multidisciplinar desse campo do saber, por aqueles de áreas correlatas, como Geografia, História, Sociologia, Filosofia, Engenharia Civil, entre outras.

Qualis / CAPES

Classificação B3 (<http://qualis.capes.gov.br/webqualis>).

Estrutura editorial

A seleção de trabalhos observa criteriosa tramitação, envolvendo processo contínuo de recebimento de artigos, avaliação às cegas por um corpo de pareceristas altamente qualificado, com submissão a, pelo menos, dois pareceristas, retorno aos autores, revisão de normalização e de linguagem, e verificação final pelos autores. Todo o processo editorial é gerenciado por meio do sistema SEER, no portal dos Cadernos.

Indexadores

O periódico está indexado nas bases: ICAP – Indexação Compartilhada de Artigos de Periódicos (<http://www.pergamum.pucpr.br/icap/index.php>) e Latindex – Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (<http://www.latindex.unam.mx/>). Periódico preservado pela Rede Cariniana / Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT) / Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (<http://cariniana.ibict.br>). Periódico participante da Base Oasis / Instituto Brasileiro de Informações em Ciência e Tecnologia / Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

(<http://oasisbr.ibict.br>).

Periódico cadastrado no CCN (Catálogo Coletivo Nacional), sob o nº 091873-3.

Visibilidade

Os acessos via portal eletrônico são monitorados pelo Google Analytics, que registram milhares de acessos mensais, provenientes de dezenas de países de todos os continentes.

Submissão de trabalhos / normas de apresentação

A submissão de trabalhos é feita por meio do Portal Eletrônico dos Cadernos, em <http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo/about/submissions#onlineSubmissions>, onde estão disponíveis, também em inglês e espanhol, as normas para a apresentação de trabalhos.



Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

volume 27, número 41
2º semestre de 2020

ISSN 2316-1752 (versão eletrônica)
ISSN 1413-2095 (versão impressa)

C122 Cadernos de Arquitetura e Urbanismo. – v.1, n.1 (abr. 1993-). –
Belo Horizonte: PUC Minas, 1993- .
v.
Anual até 2007
ISSN 2316-1752 - versão eletrônica em 2003
ISSN 1413-2095 - versão impressa até 2013
1. Arquitetura - Periódicos. 2. Planejamento urbano – Periódicos.
I. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
CDU: 72(05)

Ficha catalográfica elaborada por Fernanda Paim Brito - CRB 6/2999

SUMÁRIO

Apresentação.....10

IRACEMA BHERING

ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER COMO IMPACTO NO DIREITO À CIDADE.....14

AMANDA BURGARELLI TEIXEIRA

PUBLIC SPACES FOR LEISURE AS AN IMPACT ON THE RIGHT TO THE CITY • ESPACIOS PÚBLICOS PARA EL OCIO COMO IMPACTO EN EL DERECHO A LA CIUDAD

A GÊNESE DOS ESPAÇOS LIVRES EM CIDADES MÉDIAS: O CASO DE UBERLÂNDIA-MG.....59

GLAUCO DE PAULA COCOZZA

MARIA ELIZA ALVES GUERRA

OPEN SPACES GENESIS IN THE MEDIUM-SIZED CITIES: THE CASE OF UBERLÂNDIA-MG L • LA GÉNESIS DE LOS ESPACIOS LIBRES EN CIUDADES MEDIANAS: EL CASO DE UBERLÂNDIA-MG

CREATING THE SENSE OF PLACE AND ITS IMPACT ON PASSENGER PERCEPTION AT A BRAZILIAN AIRPORTI84

GABRIELA OLIVEIRA DE SOUZA

GUSTAVO OLIVEIRA DE SOUZA

GIOVANNA MICELI RONZANI BORILLE

MICHELE CARVALHO GALVÃO DA SILVA PINTO BANDEIRA

LENICE MIRIAN DA SILVA

CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES

CREATING THE SENSE OF PLACE AND ITS IMPACT ON PASSENGER PERCEPTION AT A BRAZILIAN AIRPORTI • CREACIÓN DEL SENTIDO DEL LUGAR Y SUS IMPACTOS EN LA PERCEPCIÓN DE LOS PASAJEROS EN UN AEROPUERTO BRASILEÑO

A QUESTÃO HABITACIONAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE117
RÔMULO CROCE

*THE HOUSING ISSUE IN THE METROPOLITAN REGION OF RECIFE • EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA EM
LA REGIÓN METROPOLITANA DE RECIFE*

HABITAÇÃO E FLEXIBILIDADE: CONFLITOS NA CONSTRUÇÃO CIVIL.....152
PEDRO MATTOS LODI

*HOUSING AND FLEXIBILITY: CONFLICTS IN CIVIL CONSTRUCTION •
VIVIENDA Y FLEXIBILIDAD: CONFLICTOS EM LA CONSTRUCCIÓN CIVIL*

DA PERIFERIA ÀS PERIFERIAS? PELA CRIAÇÃO DE UM NOVO QUADRO
ANALÍTICO DOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS NO BRASIL180
EUGÊNIA DÓRIA VIANA CERQUEIRA

*FROM THE PERIPHERY TO PERIPHERIES? FOR THE CREATION OF A NEW THEORETICAL FRAMEWORK FOR
STUDYING SUBURBAN AREAS IN BRAZIL •
¿DE LA PERIFERIA A LAS PERIFERIAS? POR LA CREACIÓN DE UN NUEVO MARCO ANALÍTICO DE LOS
ESPACIOS PERIFÉRICOS EN BRASIL*

O ALIMENTO COMO MERCADORIA E AS INTERAÇÕES CAMPO-CIDADE
.....212

FELIPE FACCI INGUAGGIATO
TATIANE FERREIRA OLIVATTO

*FOOD AS A COMMODITY AND COUNTRYSIDE-CITY INTERACTIONS •
LA COMIDA COMO PRODUCTO E INTERACCIONES CAMPO-CIUDAD*

GRAFISMOS URBANOS: ESTUDO DE CASO DAS PICHAGÕES, NO BAIRRO
ESPERANÇA, EM RIBEIRÃO DAS NEVES - MG.....251

ERICK VINICIUS PEREIRA LOPES

*URBAN GRAPHISMS: GRAFFITI CASE STUDY, IN THE ESPERANÇA NEIGHBORHOOD, IN RIBEIRÃO DAS
NEVES - MG •*
*GRAFISMOS URBANOS: ESTUDIO DE CASO DE GRAFFITI, EN EL BARRIO DE ESPERANÇA, EN RIBEIRÃO
DAS NEVES - MG*

NORMAS PARA APRESENTAÇÃO DE TRABALHOS.....296

NORMS FOR SUBMISSION OF PAPERS • DIRECTRICES PARA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

APRESENTAÇÃO

Iracema Bhering ¹

O número 41 dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo reflete, mais uma vez a pluralidade e os diferentes aportes e prismas analíticos sobre os quais pode ser pensada a arquitetura.

Historicamente, o ensino da Arquitetura, no contexto brasileiro, se inicia nas escolas de Belas Artes, passa pelas Engenharias e, neste momento, faz parte das Ciências Sociais Aplicadas. Essa trajetória rica e diversa constata a riqueza do campo arquitetura, e a multiplicidade de olhares que se fazem possíveis. Esses elementos diversos que conferem unidade ao nosso campo de conhecimento são traduzidos nos artigos aqui publicados, que, na diferença dos seus enfoques, convergem e enriquecem a compreensão do espaço da vida do homem.

Três dos textos aqui publicados discutem questões relativas à habitação. No primeiro deles, *Habitação de interesse social e Light Steel Framing no Brasil*, Gabrielle Sperandio Malta, Claudia Maria Arcipreste e Tito Flávio Aguiar discorrem sobre racionalização construtiva - aplicação do Light Steel Framing na habitação de interesse so-

cial, de demanda sempre crescente e hegemonicamente se utilizando de tecnologias convencionais - através da avaliação pós-ocupacional de um dos primeiros na conjuntos habitacionais construídos em Light Steel Framing no Brasil o Conjunto Jardim Amália, no município de Ponta Grossa, no Paraná. Pedro Mattos Lodi, no artigo *Habituação e Flexibilidade: conflitos na construção civil*, analisa a não utilização da flexibilidade como premissa básica de projeto, apesar da constatação da necessidade da sua utilização como estratégia que permite a adaptação do espaço as mudanças na forma de vida dos ocupantes do espaço arquitetônico. *A questão habitacional na Região Metropolitana do Recife*, de autoria de Bruna Camila Lima de Almeida e Cristina Pereira de Araújo, discute os conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) na Região Metropolitana do Recife (RMR), nos aspectos relativos à sua inserção urbana e ao déficit habitacional da área.

A discussão sobre regiões metropolitanas reaparece em dois outros artigos, mas sob prismas analíticos diversos. No artigo *Da periferia às periferias? Pela criação de um novo quadro analítico dos espaços periféricos no Brasil*, Eugênia Dória Viana Cerqueira, a partir do processo de complexificação e diversificação socioespacial que tem caracterizado o crescimento das periferias urbanas, propõe um novo olhar que extrapole o binarismo antagônico tradicional - áreas centrais x periferia. Os exemplos ilus-

trativos utilizados se remetem à Região Metropolitana de Belo Horizonte, assim como a discussão sobre *GRAFISMOS URBANOS: Estudo de caso das pichações, no bairro Esperança, em Ribeirão das Neves – MG*, desenvolvida por Erick Vinicius Pereira Lopes. Os grafismos urbanos analisados no texto são as pichações, elementos manuscritos demarcadores da paisagem urbana.

O espaço urbano também é analisado por Amanda Burgarelli Teixeira no texto *Espaços públicos de lazer como impacto no direito à cidade*, quando são analisados a sensação de pertencimento e os mecanismos de gestão que rebatem diretamente na construção desta relação.

12

O texto de Gabriela Oliveira de Souza, Gustavo Oliveira de Souza, Giovanna Miceli Ronzani Borille, Michele Carvalho Galvão da Silva Pinto Bandeira, Lenice Mirian da Silva e Cláudio Jorge Pinto Alves – *Creating the sense of place and its impact on passenger perception at a brazilian airport* discute a possível transformação de um não-lugar, como o objeto de estudo, o aeroporto internacional de Belo Horizonte, a partir de estratégias de construção do sentido do lugar.

No texto *O alimento como mercadoria e as interações campo-cidade*, os autores Felipe Facci Inguaggiato e Tatiane Oliveira Olivatto partem de uma situação específica - a modificação da relação campo cidade e o distancia-

mento entre a população urbana e a origem de seus alimentos - para refletir sobre as circunstâncias que levaram a tal afastamento e sobre alternativas que possibilitem a sua reversão.

Boa leitura!

ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER COMO IMPACTO NO DIREITO À CIDADE

Amanda Burgarelli Teixeira ¹

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p14

Resumo

O presente trabalho visa aprofundar o estudo sobre as relações entre os espaços públicos de lazer e o direito à cidade, analisando como a gestão urbana, os mecanismos propostos nas legislações e a formação urbana brasileira interferem na concepção dessa relação. Destina-se também a contribuir no estudo do pertencimento afetivo urbano, além de identificar os problemas na gestão dos espaços públicos e das relações sociais com o meio natural, herdadas de uma relação hegemônica.

Palavras-chave: Sustentabilidade. Gestão urbana. Pertencimento afetivo. Direito à cidade. Áreas verdes.

14

1. Arquiteta e urbanista pelo Unilavras, mestra Interdisciplinar em Artes, Urbanidades e Sustentabilidade, pela UFSJ. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do Unilavras.
E-mail: a_burgarelli@yahoo.com.br

*PUBLIC SPACES FOR LEISURE AS AN IMPACT ON THE
RIGHT TO THE CITY*

Abstract

This work aims to deepen the study on the relationship between public leisure spaces and the right to the city, analyzing how urban management, the mechanisms proposed in legislation and Brazilian urban formation interfere in the conception of this relationship. It is also intended to contribute to the study of urban affective belonging, in addition to identifying problems in the management of public spaces and social relations with the natural environment, inherited from a hegemonic relationship.

Keywords: Sustainability. Urban management. Affective belonging. Right to the city. Green areas.

*ESPACIOS PÚBLICOS PARA EL OCIO COMO IMPACTO
EN EL DERECHO A LA CIUDAD*

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo profundizar el estudio sobre la relación entre los espacios públicos de ocio y el derecho a la ciudad, analizando cómo la gestión urbana, los mecanismos propuestos en la legislación y la formación urbana brasileña interfieren en la concepción de esta relación. También pretende contribuir al estudio de la pertenencia afectiva urbana, además de identificar los problemas en la gestión de los espacios públicos y las relaciones sociales con el entorno natural, heredados de una relación hegemónica.

Palabras-claves: Sostenibilidad. Gestión urbana. Pertenencia afectiva. Derecho a la ciudad. Áreas verdes.

Introdução

Como muitas das atividades humanas são permeadas pelos espaços urbanos, o estudo sobre a gestão dessas atividades contribuem, de forma significativa, para as manifestações sociais e artísticas, bem como para a qualidade de vida, pois resulta na humanização desses espaços. Segundo Romero (2007) a organização desse espaço deve ser entendida como o resultado de toda a atividade sensorial do ser, pois a paisagem representa a mediação entre o ser humano e ambiente. Quando as relações entre eles são harmônicas, pode-se dizer que há um elevado grau de humanização. A análise da legislação urbana contribui para o estudo da dinâmica das cidades, além de proporcionar a difusão das teorias e práticas urbanas, favorecendo o campo do urbanismo e da sustentabilidade, contribuindo para a análise da noção de pertencimento afetivo urbano.

A história urbana é elemento essencial para a compreensão do meio construído, uma vez que alguns modelos teóricos foram responsáveis pela idealização de grandes mudanças no meio urbano, como o modelo de Georges-Eugène Haussmann para Paris e o de Pereira Passos para o Rio de Janeiro, que sustentam importantes debates sobre a configuração da paisagem brasileira e serão melhor compreendidos adiante. As áreas públicas verdes que compõe as cidades brasileiras possuem influência di-

reta da Europa, onde, inicialmente, eram compostas por espaços de contemplação e que, com o passar do tempo, foram substituídas por áreas de lazer, que deveriam atender aos novos hábitos sociais. Com a intensificação da urbanização os espaços vazios começaram a ser tomados e as áreas públicas verdes ficaram mais escassas (MACEDO, 1999). Com isso, a situação da paisagem atual é marcada por contrastes sociais e frequentes modificações para atender à expansão da cidade. Os espaços urbanos serão estudados, então, de modo a entender o contexto atual das cidades brasileiras, elucidando o direito à cidade e analisando a segregação social dos espaços públicos verdes que compõem a infraestrutura urbana, conhecidos como praças, parques, jardins e clubes esportivos, que podem ser um meio de inclusão ou um modo de evidenciar a segregação social.

Compreender a legislação, os processos e problemáticas que as norteiam, bem como a sua aplicabilidade, é de extrema importância para manutenção dos direitos e da usabilidade das cidades e, mais especificamente, dos espaços públicos verdes. A gestão desses locais é, portanto, um mecanismo essencial para a manutenção do direito à cidade e do real sentimento de pertencimento. Entender a sustentabilidade nas suas diversas aplicações também é parte do processo de análise da legislação brasileira, uma vez que só assim é possível compreender como a gestão urbana afeta os espaços públicos de lazer

e o direito à cidade, verificando se é possível amenizar os danos já causados ao ambiente e otimizar futuras intervenções e a noção de pertencimento afetivo urbano.

Desenvolvimento

Influência dos Modelos Teóricos e formação das áreas verdes urbanas no Brasil

Desde a colonização brasileira a produção das cidades no país sofreu influência externa, de modo que os hábitos europeus, bem como suas vontades, se sobressaíram. Marx (2004) afirma que D. João VI, no início do século XIX, já tinha a intenção de moldar o Império Brasileiro de acordo com a civilização europeia, buscando uma mudança das características culturais, por meio da universalização do país e do estímulo à empreendimentos culturais e acadêmicos, com o intuito de mostrar sincronismo com os centros civilizados e exibir a fortuna de uma nobiliarquia recente. Ainda se tratando das intervenções propostas por Dom João VI, Villaça (2001) relata que, desde a sua chegada, iniciou-se uma estratificação social já típica de uma sociedade urbana capitalista, com vias para iniciar algum tipo de segregação espacial. Na segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro já era a maior metrópole da América Latina, sendo comparável até a algumas capitais europeias. A herança colonial, de acordo com Bruand (2016), ainda pesa sobre o presente, levando a uma orga-

nização social apenas parcialmente alterada pelas transformações econômicas.

A busca por melhoria nos primeiros trinta anos do século XX foi grande, fazendo surgir desde uma reconstrução radical, a fim de embelezar a cidade, até a construção de cidades totalmente novas. Essas mudanças aconteceram devido à revolução econômica e o aumento demográfico por conta da migração do campo para a cidade. A revolução econômica levou para o meio urbano o desenvolvimento de projetos industriais e de infraestrutura, sendo responsável pelo crescimento das cidades e, consequentemente, pelo aumento populacional (ALONSO, 2010). A produção do ambiente construído no Brasil foi decisivamente interferida por influências externas (MARICATO, 2008). Alguns modelos teóricos foram responsáveis por idealizar grandes mudanças no meio urbano e serviram de inspiração para o mundo todo, inclusive para o Brasil. Dentre eles, pode-se destacar a reconstrução de Paris por Haussmann, as cidades jardim por Ebenezer Howard e a cidade modernista, instituída por Le Corbusier na Urbanística Moderna.

Georges-Eugene Haussmann, de 1853 a 1870, por meio do Urbanismo Sanitarista, planejou as avenidas, *boulevards* e principais parques urbanos de Paris, sendo responsável por instalar sistemas de abastecimento de água e de esgoto, além de estabelecer diretrizes para o desenho dos

edifícios. A intervenção ocorreu por meio da abertura de novas ruas, onde antes existiam diversos cortiços, com o intuito de melhorar as condições da vida urbana, objetivando a circulação do ar e das pessoas. Nesse processo os bairros degradados foram eliminados, as ruas foram arborizadas e sistemas de iluminação instalados. Os espaços públicos começam a ganhar importância na trama urbana e no cotidiano dos indivíduos (BENÉVOLO, 2014). Vasconcellos (2004) afirma que a cidade do Rio de Janeiro é a que mais sofreu interferência de urbanistas de fora, de modo que, segundo Villaça (2001), as influências europeias durariam quase um século na cidade. Esse último cita, ainda, que os atrativos do meio natural e as necessidades de deslocamento no Rio de Janeiro foram e continuam sendo os principais fatores que determinam o crescimento e a localização da camada de mais alta renda. Vale ressaltar que as reformas ocasionadas pelo urbanismo sanitário atuaram como forte instrumento de controle social, demandando transformações urbanas que afetaram diretamente a população de baixa renda, enquanto promoviam a vigilância do espaço urbano, com estratégias de circulação.

A cidade modernista, *Ville Radieuse* ou *Cidade Radiosa*, de Le Corbusier, em 1930, foi uma exemplificação dos conceitos propostos na Carta de Atenas, que analisa os aspectos urbanos a fim de propor melhorias, como a setorização das áreas de acordo com suas funções e o pla-

nejamento do uso do solo. A Cidade Radiosa, segundo Benévolo (2014), possuía a unidade de habitação como elemento morfológico e organizacional, além de grandes espaços verdes e edifícios pontuais em um eixo heliotérmico, visando a melhoria do meio ambiente urbano, com o planejamento dos espaços urbanos. Le Corbusier propôs a Cidade Radiosa para acomodar, pelo menos, seis vezes o centro de Paris e pretendia promover uma grande quantidade de áreas verdes, melhor acesso ao sol, redução do tráfego e facilidade de comunicação. Castriota (2003) menciona o planejamento urbano modernista, afirmando que ele partia da crítica às cidades e às sociedades industriais, em que se pretendia a transformação radical do espaço. O Estado criaria uma cidade sem diferenças, de modo a obter uma cidade racionalista universal, dividida em setores funcionais. Brasília é um exemplo brasileiro de cidade modernista em que, de acordo com Caldeira, *apud* Castriota (2003) os instrumentos do planejamento modernista contribuíram para produzir desigualdades, de forma que a cidade é, hoje, mais segregada.

As reformas urbanas realizadas nas cidades brasileiras entre o final do século XIX e início do século XX, foram responsáveis por realizar obras de saneamento básico para a eliminação das epidemias, ao mesmo tempo, em que se promovia o embelezamento paisagístico e implantava um mercado imobiliário capitalista (MARICATO, 2008). Essas intervenções urbanas resultaram em diver-

soos problemas de gestão urbana, Bruand (2016) cita que as cidades brasileiras em 1990 contavam com grandes problemas e exigiam soluções vigorosas para a disciplina do crescimento natural desordenado, a reorganização dos serviços públicos e uma nova modelagem dos centros das cidades.

A análise da formação das cidades brasileiras requer que seja feito, em conjunto, o estudo das interferências externas nas grandes transformações urbanas, ou nas criações de novas concepções de cidades, a partir de projetos idealizados e o estudo da concepção e da formação dos espaços públicos verdes que compõem as cidades, que se caracterizam como sendo os locais compostos por parques, praças, jardins e clubes esportivos. Mascaró (2008) exemplifica como se caracteriza cada local, citando que parques são espaços abertos em que a vegetação domina os materiais inertes, possuindo infraestrutura de lazer em sua composição. Sendo um parque urbano, deve estar envolvido pelo tecido urbano ou encostado nele. As praças, segundo o autor, são espaços abertos dentro do tecido urbano, geralmente ajardinados, com o tamanho máximo de um a dois quarteirões, que, na maioria dos casos, estão rodeados de vias de circulação. Os jardins normalmente se localizam junto às edificações, em locais semipúblicos. Por fim, os clubes esportivos são locais destinados à prática de esporte a céu aberto, estando localizados junto ao tecido urbano, tendo a sua infraestrutu-

ra composta de quadras esportivas, áreas verdes e algum tipo de massa de água, como a um rio ou lago.

Para entender os espaços públicos que compõem as cidades, é preciso compreender o que é considerado como público dentro do território urbano. Desse modo, Narciso (2009) contribui ao classificar os espaços públicos urbanos como sendo locais de uso comum e posse coletiva. A autora afirma, ainda, que é o meio por qual se conhece a cidade, pois constitui, ou deveria constituir, uma fonte de representatividade pessoal, cultural e social, em que se manifestam os discursos políticos, sociais, religiosos, culturais e intelectuais, que formam a sociedade. O espaço público pode ser um local de passagem ou permanência, que se constitui por diversos agentes, seja materialmente ou por meio das suas vivências. Classificando, esses locais seriam os espaços físicos das ruas, das praças, dos parques, do comércio e das trocas, em que um uso pode predominar sobre o outro, servindo para circular, comunicar, passear, trabalhar, passar o tempo, contemplar, além de atuarem como condição para o surgimento do espaço político dentro das cidades.

Esses espaços públicos são compostos, em sua maior parcela, pela vegetação urbana, em que Mascaró e Mascaró (2010), definem como sendo aquela que permite que o espaço construído se integre, formando a paisagem da cidade, como forma de território, acrescentado pela ação

do ser humano e da sua cultura. É, ainda, a soma de toda vegetação das áreas urbanas e comunitárias, desde o centro da cidade, zonas residenciais, subúrbio e bordas suburbanas. A respeito das ações da civilização, Saldanha (1983) enfatiza que as formas de utilização do espaço correspondem a dimensões do viver, que são frequentemente demarcadas e hierarquizadas. Segundo Macedo (1999), é possível identificar três linhas projetuais na arquitetura paisagística brasileira, que não, necessariamente, estão atreladas a nenhum período exclusivo. São elas: Eclética, Moderna e Contemporânea.

Na primeira metade do século XIX houveram grandes pressões sociais urbanas devido às péssimas condições de trabalho e de habitação nas cidades europeias, fazendo emergir o pensamento de abertura de parques urbanos, evidenciando a importância dos espaços públicos. A formação do espaço livre urbano no Brasil, segundo Robba e Macedo (2010), parte de um pensamento mais paisagístico que social, pois ainda não havia um processo de urbanização de grande porte. A chegada da corte portuguesa muda a concepção dos espaços urbanos, com influência europeia, fazendo surgir ruas mais largas, jardins elaborados, ajardinamento dos logradouros públicos principais, arborização urbana, calçamento das vias e iluminação pública.

Esse período também foi marcado por influências eu-

ropeias, jardins em casas de elite, arborização de ruas, calçadas elaboradas e iluminação pública, cercamentos e ajardinamento de praças, como cita Porto et al. (2007), além da abertura de grandes praças no Rio de Janeiro em 1870, consolidação do ecletismo e inauguração da cidade de Belo Horizonte em 1897, sob a influência de Georges-Eugene Haussmann. Com os problemas urbanísticos do século XX, a praça pública toda ajardinada teve seu apogeu (MARX, 2004). A denominação de espaço público aplicado às praças não provém da sua convergência às ruas, uma vez que seja, em muitos casos, anterior a elas. A rua tem a mesma substância da praça. Todo o traçado urbano que a praça concentra é público, já que a consagração do fenômeno urbano significa a consolidação da vida pública (SALDANHA, 1983).

25

Não só a influência europeia fez emergir nos espaços brasileiros a criação de locais predestinados, pois, como cita Diegues (2008), a criação dos parques nacionais partiu também de uma influência norte-americana, na segunda metade do século XIX. Esses locais se caracterizavam como áreas naturais protegidas, criadas em benefício da população, com áreas geográficas extensas e delimitadas, possuindo atração para o público que dela usufruiria, como locais de recreação e educação ambiental. No Brasil o primeiro parque foi criado em Itatiaia, em 1937. Existe, também, uma ambiguidade em torno da criação dos parques aos moldes norte-americanos, visto que se

idealizavam áreas de proteção ambiental, que deveriam permanecer intocadas, com a criação de usos para populações externas à área, sem considerar a população que já existia no local, muitas vezes indígena, ribeirinha, de pescadores e coletores.

26

No século XX, com o ecletismo, passou a ser comum a arborização e o calçamento das ruas, separando o uso para pedestres e veículos, mirantes e belvederes, praças ajardinadas e parques. As obras feitas no Rio de Janeiro, como a abertura da Avenida Central e a construção da Avenida Beira-mar, serviram como padrão para todo o país. Macedo (1999) aborda os acontecimentos do século XX e, segundo o autor, o período foi marcado pelos seguintes acontecimentos: a expansão urbana; a modernização da cidade do Rio de Janeiro por Pereira Passos de 1903 à 1906; a Primeira e Segunda Guerra Mundial; a praça jardim como referência para as cidades; os bairros jardins; os novos hábitos urbanos; o início e fim do Estado Novo; o Governo Militar de 1964; o crescimento urbano acelerado; as grandes obras urbanas; a inauguração do Aterro do Flamengo em 1964; a segregação e violência urbana; o aumento no uso dos espaços públicos; a implantação de parques em Curitiba; o ECO 92, em 1992; a verticalização e condomínios fechados; o jardim florido; a valorização do verde na cidade pelo mercado imobiliário e pelo senso popular; entre outros acontecimentos.

A linha moderna, por sua vez, adota um comportamento nacionalista, abandonando as referências antigas. A contemplação dos espaços ainda existe, mas abre-se lugar para o lazer ativo, dando abertura à concepção de ambientes que se identifiquem com a paisagem local e satisfaçam os novos hábitos sociais. A criação dos jardins, por muitas vezes, tem sua inspiração em pinturas, com fortes contrastes. Nessa linha projetual, destaca-se Roberto Burle Marx no campo paisagístico, no século XX (Figura 1). O uso dos espaços livres nos anos 1940 e 1950 é direcionado ao lazer, para práticas esportivas, faz surgir a necessidade de instalações adequadas para tal (Figura 1). Surge também o playground, norte-americano, que é popularizado no Brasil devido à carência de espaços públicos para uso infantil. A ausência de espaços públicos para lazer é devido ao aumento da população, consequência da urbanização, que faz com que os espaços urbanos vazios fossem ocupados. As inovações nos projetos dos espaços são caracterizadas por: pisos contínuos e fluidos, paginação elaborada, com destaque para os mosaicos portugueses, os equipamentos se limitam a bancos de concreto, menor número de elementos decorativos, plantio de vegetação tropical e uso de água, em alguns casos (MACEDO, 1999).



Figura 1 | À esquerda, Largo da carioca, no Rio de Janeiro. À direita, inclusão de lazer ativo em espaço público brasileiro.

Fonte: (ROBBA; MACEDO, 2010).

28

A linha contemporânea faz surgir novas organizações para os espaços livres, devido a um pensamento ecológico e pós-modernista. A influência europeia, por conta das mudanças ocorridas em Paris e na Espanha, é marcante. A preocupação ecológica chega a partir dos anos 1970 devido aos danos gerados pela poluição, com a crescente urbanização, e a situação pós-guerra. Nos anos 1980, inicia-se um processo de mudança administrativa e econômica no país, fazendo com que aumente a demanda por infraestrutura urbana, especialmente para a camada popular. As áreas públicas, como praças, parques, calçadas, calçadas, jardins são destinados aos pedestres, separando-os das ruas com tráfego intenso (Figura 2). As situações da paisagem contemporânea são marcadas por contrastes sociais e frequentes mudanças para a expan-

são urbana, além da pluralidade formal e funcional com apelo a cenarização e as novas formas. Algumas áreas sofrem restauração e revitalização, como o Pelourinho, em Salvador, Bahia. A recuperação de áreas degradadas e a crescente busca pela sustentabilidade e preservação do verde são fatores relevantes na contemporaneidade (MACEDO, 1999).



Figura 2 | À esquerda, calçada em área central de São Paulo. À direita, Praça Belmar Fidalgo, em Campo Grande.

Fonte: (ROBBA; MACEDO, 2010).

A influência externa, como mencionado anteriormente, foi grande responsável pela consolidação das paisagens urbanas brasileiras, iniciadas no passado e encontradas no contexto atual. Marx (2004) afirma que ainda se busca organizar os espaços por meio de um critério estético próprio, apresentando, ainda, argumentos sobre as praças do interior, ressaltando que, nelas, os problemas são bastante acentuados, uma vez que possuem caminhos recortados, transformando-as em lugares de passagem.

Existem, também, monumentos de gosto duvidoso, bancos colocados sem critérios, vegetação distribuída em canteirinhos e utilização melancólica de espécies de árvores, arbustos e ervas, sendo sempre espécies de outras regiões, outros países ou, até mesmo, outros continentes.

O direito à cidade no contexto urbano brasileiro

30

A configuração da sociedade urbana é determinante para a produção do espaço, uma vez que afeta diretamente no desenvolvimento das cidades. A sociedade urbana pode ser caracterizada, de acordo com Castells (1972), como sendo um certo sistema de valores, normas e relações sociais que possuem uma especificidade histórica e uma lógica própria de organização e de transformação. A configuração dos espaços urbanos determina as relações da época, podendo intensificar as necessidades habituais da civilização e marcar os locais de modo significativo. Desse modo, a cidade cresce de acordo com uma necessidade específica, orientada por uma organização social. Vasconcellos (2004) relata que o povoado cresce conforme seu desenvolvimento e modifica os espaços em que passa, seja com a amenização de aclives, absorção dos terrenos mais favoráveis e rejeição dos considerados impróprios. Marx (2004) complementa este raciocínio, uma vez que cita haver um sacrifício constante das áreas verdes, em

geral, derivado das mais diversas razões sociais.

Levando em consideração o contexto mais atualizado das estruturas urbanas brasileiras, Schvasberg (2003) discorre sobre o desenvolvimento e a estrutura das cidades no Brasil, e afirma que existem enormes diversidades constituídas pela realidade urbana e territorial, que são provenientes de uma estrutura social marcada por fortes desigualdades socioespaciais e uma heterogeneidade interna. As modificações urbanas, na maior parte das vezes, na história do Brasil foram guiadas de forma a abarcar as necessidades da elite em detrimento das necessidades de toda uma população, fato que o autor evidencia em suas afirmando que a concentração dos serviços, equipamentos e infraestrutura pública, além da alta concentração de renda, estão em bairros mais equipados e cada vez mais exclusivos. A segregação da infraestrutura urbana contribui para o aumento da ocupação irregular do solo e o deslocamento da população de baixa renda para áreas cada vez mais distantes dos centros urbanos, sustentados pelo declínio das finanças municipais e da capacidade de o Estado intervir na cidade.

O funcionamento de uma cidade segregada vai além das concepções de moradia, afetando também os espaços públicos, que, segundo Castriota (2003), são locais de “intermediação das relações sociais, de resoluções das

questões coletivas ou juízo entre pendências individuais” e que sempre refletiram na história das cidades como uma forma de exclusão praticada na sociedade. Para Villaça (2003) as cidades brasileiras de hoje são o lugar da injustiça social e da exclusão, nas quais a marginalidade, a violência, a baixa escolaridade, o precário atendimento à saúde, as más condições de habitação e de transporte e o meio ambiente degradado são fatores marcantes. Castriota (2003) afirma, ainda, que a crise urbana no Brasil acentua a expansão das atividades nesses locais como instáveis e precárias, que alteram rapidamente a paisagem urbana, em que, segundo Marx (2004), não se prevê o aproveitamento de áreas verdes para atividades de lazer e convívio social.

A segregação social está diretamente ligada a divisão social capitalista, que favorece os ambientes ocupados pela classe alta e, em contrapartida, esquece das áreas que comportam as camadas “mais baixas” da população. Quando se analisa o espaço urbano, tem-se como consequência a observação conjunta da cotidianidade social e dos direitos do cidadão. A cidade abriga diversas camadas sociais, com suas múltiplas realidades e pode potencializar as vivências ou contribuir para o agravamento dos problemas que as afetam, de forma com que Gehl (2013) ressalta que um objetivo chave para o futuro urbano seria focar mais nas necessidades das pessoas que utilizam as

idades. No mesmo pensamento, Rogers (1997) afirma que a falta de equidade básica mina as tentativas de harmonização da sociedade e de suas cidades, não podendo existir, portanto, harmonia urbana ou melhoria ambiental sem a garantia da aplicação dos direitos humanos básicos.

A realidade brasileira é composta por fortes contrastes sociais, demarcando e delimitando espaços físicos na cidade. Villaça (2001) relata que o padrão mais conhecido de segregação é o do centro X periferia, em que o primeiro é dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados e é ocupado pelas classes de alta renda. A segunda seria, então, ocupada predominantemente pelos excluídos, de modo que é possível concluir que o espaço atua como um mecanismo de exclusão. Se os espaços estão segregados, desaparece, de acordo com Rogers (1997), a noção de cidadania, pois a vida na cidade se torna dividida. O autor afirma, ainda, que as áreas dos ricos são situadas em territórios protegidos e a dos pobres são fechados em guetos ou favelas, de modo que a configuração urbana acaba afastando, ainda mais, uns dos outros.

No Brasil as cidades formam uma espécie de quebra-cabeça, em que áreas nobres, dotadas de infraestrutura, ladeiam zonas em que a precariedade e a inexistência de

elementos básicos de urbanização indicam a ausência de políticas urbanas e que a modernização capitalista não resultou em mudanças efetivas nas condições de vida (GUERRA, 2014). Dessa forma, arguir sobre o direito à cidade vai além de questionar os espaços urbanos, sendo necessário, também, debater as políticas públicas de gestão e de inclusão social, que visam a manutenção da qualidade de vida. A partir do primeiro Fórum Social Mundial, que ocorreu em 2001, veio sendo criada a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, concluída em 2006 e apresentada no Fórum Social Mundial Policêntrico em Barcelona, que estabelece compromissos e medidas para que sejam possíveis a promoção e manutenção da vida digna nas cidades. O Direito à Cidade define-se, de acordo com a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, como sendo o usufruto equitativo pautado nos princípios da sustentabilidade, da democracia, da equidade e da justiça social.

Em relação aos aparatos disponíveis para o planejamento e para a gestão urbana, Guerra (2014) afirma que existe um rico debate em torno do direito à cidade, que se materializa no Estatuto da Cidade e em vários outros instrumentos reguladores, mas que, esse conjunto, não constitui uma referência da gestão urbana. Esse fato leva a crer que seja necessário a utilização dos mecanismos de planejamento, para se obter uma gestão equilibrada e eficiente das cidades. Já que, somente esse modo de

trabalho é insuficiente e incompatível com a inclusão social, que deve averiguar as diversas realidades e pensá-las dentro do conjunto urbano, levando em consideração cada espaço habitado e cada local público de lazer e convívio social. Rogers (1997) menciona, ainda, que a liberdade do espaço público deve ser defendida tal como a liberdade de expressão, o que justifica a necessidade de analisar minuciosamente a utilização de todos os locais públicos da cidade.

A função social dos espaços públicos urbanos deve ser tema central na análise desses locais como parte do direito à cidade e do estudo da urbanidade. Gehl (2013) diz que é urgente reforçar essa função, uma vez que eles contribuem para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática aberta. Ainda se tratando de gestão urbana, Guerra (2014) menciona que, atualmente, o planejamento e as decisões urbanas se fundam na exceção, resultando em uma gestão das urgências, que é incompatível com o desenvolvimento sustentável, com a urbanidade e a urbanização, bem como com o direito à cidade. As questões sociais estão diretamente ligadas ao condicionamento dos espaços, portanto estão ligadas ao ambiente e às manifestações da natureza. Harvey (2008) relata que é preciso saber quais são os vínculos sociais, relacionamentos com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos, a fim de procurar saber que

tipo de cidade se está buscando. Para o autor, o direito à cidade vai além da liberdade individual pelo acesso aos recursos urbanos, é um direito de mudar a si mesmo, mudando a cidade. É um direito coletivo, já que os processos de remodelação dos processos de urbanização não são feitos de forma singular. A liberdade de fazer e refazer a cidade é um dos direitos humanos mais preciosos e também mais negligenciados. Dessa forma, evidencia-se o fato de que analisar o direito à cidade está intimamente relacionado às análises dos espaços públicos de lazer e à gestão urbana e seus respectivos instrumentos de atuação.

Segregação Social dos espaços livres

Assim como os locais públicos verdes da cidade atuam no coletivo urbano, influenciam também no universo particular de cada indivíduo que utiliza o espaço e tem sua afetividade própria e individual com cada local. Marx (2004) discute acerca dos jardins na cidade, relatando que eles são um meio de conscientização de uma existência do que significa estar vivo. Essa relação, realizada pelo autor, se dá pelo fato de que o jardim atue como exemplo vivo de uma coexistência pacífica de várias espécies, um instrumento de prazer e um meio de educação. O autor salienta, ainda, que em uma sociedade predatória, como a contemporânea, o jardim, como um espaço coletivo,

induz os indivíduos a quererem preservar o que é de todos. No mesmo pensamento, Graça (2006) afirma que a noção de espaço público representa a afirmação da existência da cidade, de forma com que atue no social e seja um espaço de representatividade, no qual a sociedade se faz visível.

No contexto atual, a sociedade se separa, cada vez mais, em comunidades segregadas, que resulta no declínio dos espaços urbanos, uma vez que os conflitos territoriais levam os cidadãos a se enclausurarem em territórios particulares protegidos, segregando ricos e pobres e contribuindo para a retirada do verdadeiro significado de cidadania (ROGERS, 1997). Castriota (2003) fala sobre esses locais privados, salientando que são “pseudoespaços públicos” para consumidores ricos e que estão repletos de sinais invisíveis que impedem a entrada da subclasse. Alguns desses locais seriam os shopping centers, centros culturais, etc. Isso ocorre pelo fato de que, segundo Graça (2006), os espaços urbanos têm um caráter cada vez menos público, fazendo com que eles não sejam encarados como espaço de presença efetivos. Os locais como a praça são vivenciados como um ponto de encontro social pontual e não mais como um local de interação social, cujos mecanismos dinâmicos são controlados pelos seus atores.

A segregação dos locais públicos de lazer acontece pelo crescimento da cultura capitalista, que vê em todos os espaços da cidade uma oportunidade de criar produtos, afastando a população da esfera pública e se apropriando do sentimento de coletividade para vender momentos de lazer e convívio em espaços pensados somente para atrair compradores. Com a natureza não é diferente, uma vez que, cada vez mais, existem locais que prometem grandes investimentos urbanísticos à custa da destruição de ambientes naturais. Existem, ainda, locais que prometem “espaços sustentáveis”, mas que a sustentabilidade só é vista na teoria. Graça (2006) se atenta para esse pensamento, expondo a ideia de que o cidadão se converteu em um consumidor e a vida urbana em um simples produto imobiliário. Guerra (2014) cita que as cidades brasileiras estão inseridas em uma dinâmica ampliada do capital, em uma hegemonia financeira, que conserva as marcas de um processo de reestruturação produtiva, traduzindo-se em renovações urbanas simplesmente para se colocarem no círculo de cidades eficazes e atrativas para as grandes empresas capitalistas.

A utilização da natureza como produto é um processo que foi normalizado na sociedade contemporânea. Sobrinho e Pires (2018) atentam para o fato de que o processo de destruição da natureza, deu-se, também, como propriedade pública. Sendo necessário, então, pensar em como

o ser humano se relaciona com ela e com a produção capitalista é extremamente importante para compreender as mudanças que se processaram no modo de pensa-la, interagir com ela e produzi-la.

Leis Urbanas Brasileiras

Para o planejamento do crescimento das cidades e controle dos mecanismos que as auxiliam em seu desenvolvimento e na manutenção dos direitos da população, é necessário a criação de leis, que devem ser seguidas, a fim de auxiliar e direcionar as modificações urbanas. Essas leis possuem desde influência federal até as mais pontuais, como as municipais. É essencial analisá-las para melhor compreender o funcionamento das políticas públicas no Brasil. Mascaró (2008) afirma que não se pode administrar o que não se pode ver. Esse pensamento é crucial para a gestão dos espaços verdes públicos, uma vez que seja preciso conhecer o que é proposto, estudar o que é colocado em prática para, então, analisar se é eficaz e relevante. Compreender a legislação existente é necessário para a compatibilização das atividades realizadas, ainda que possuam certas indefinições ou ambiguidades (MASCARÓ; MASCARÓ, 2010).

Analisando o histórico da gestão urbana no Brasil, Quinto Jr. (2003) descreve sobre as transformações na legis-

lação, afirmando que durante o período republicano de 1889 até 2001, o embelezamento urbano uma prioridade. A legislação brasileira se baseou nos Códigos de Posturas de origem colonial até a década de 1920, quando começaram a ser substituídos por códigos de obras e leis de zoneamento urbano. As transformações urbanas no Brasil nas décadas de 1940 e 1950 demandaram a criação de novos instrumentos urbanísticos que satisfizessem uma visão que fosse além do controle do uso e do solo urbano, uma vez que as cidades começaram a apresentar altas taxas de urbanização, e a legislação e os instrumentos urbanísticos estavam defasados, pois não respondiam às necessidades de habitação e infraestrutura. O autor afirma, ainda, que a cultura urbanística no Brasil seguiu um caminho em que a reforma da cidade pré-capitalista não tinha como parâmetro a regulação social e que o Plano Diretor passou a ser o principal instrumento para a definição da função social da cidade.

As cidades brasileiras encontram-se, hoje, de acordo com Schvasberg (2003), à procura de novas formas de planejamento e gestão que as adéquem ao conjunto de mudanças das economias globais e nacionais. É preciso considerar as transformações culturais nos processos de planejamento das cidades, em que o ser humano e as relações sociais são levadas em consideração. De acordo com Villaça (2001), as concepções de planejamento

urbano devem ser revistas radicalmente e o que se pode chamar “planejamento urbano”, no Brasil, tem dois componentes fundamentais e independentes um do outro, sendo que um é o zoneamento e o outro o planejamento, representado pelo Plano Diretor e seus equivalentes. Maricato (2008) comenta sobre a lei de zoneamento, considerando ser necessário levar em conta os aspectos como o meio ambiente, o saneamento, a drenagem, a morfologia, os aspectos culturais e históricos, o sistema viário, a paisagem construída, respeitando o que existe na esfera da natureza, da sociedade e do ambiente construído, para, a partir da realidade existente, organizar os problemas e as potencialidades.

O planejamento urbano brasileiro, então, é desenvolvido e aplicado nas cidades de forma a ordenar seu crescimento, além de minimizar os problemas que surgem com a urbanização, entretanto, nem sempre sua elaboração antecede os problemas urbanos sentidos no território. Desse modo, é extremamente necessário que se integre as responsabilidades sociais ao planejamento urbano para satisfazer as necessidades sociais da comunidade (ROGERS, 1997), pois, como ressalta Vasconcellos (2004), é possível afirmar que estruturas urbanas são causa e efeito de estruturas sociais.

As cidades se tornam cada vez mais urbanizadas, com crescente desigualdade na acessibilidade dos seus recur-

tos e infraestrutura, gerando grandes impactos ambientais em seu desenvolvimento (SCHVASBERG, 2003). Esses fatores contribuem para a má utilização dos espaços verdes da cidade, fazendo emergir questões ambientais profundas que demarcam a vivência tanto dos locais públicos de lazer, como da própria cidade, em suas práticas e sua forma de habitar. Desse modo, surge a necessidade de repensar as formas de planejamento urbano e de apropriação dos espaços urbanos, que devem ser respaldados por meio de uma atuação conjunta entre planejadores e a população, de modo que, como afirmam Mascaró e Mascaró (2010), existam a educação da comunidade e a coordenação entre burocracias, que estão acostumadas a atuar de modo independente.

42

Outro fator importante a ser analisado, quando se estuda a legislação brasileira, é a gama de problemas enfrentados pelas cidades, que, apesar de serem respaldadas por planos regionais, não têm suporte para a execução do que é proposto. Marx (2004) relata que cabe às prefeituras o enfrentamento de questões específicas dos municípios, como a expansão territorial, a atualização da infraestrutura urbana, a política de habitação, o uso do solo urbano, a preservação da vegetação nativa, entre outros. Além das questões descritas, existe também a preocupação quanto à conservação do que é considerado patrimônio nas cidades, que afeta diretamente o planejamento de ações

junto à comunidade e, conseqüentemente, a execução das diretrizes propostas nos planos regionais.

Se tratando da demarcação de áreas destinadas à criação de praças nas áreas de expansão das cidades, é importante analisar a Lei 6766/79, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. Na lei em questão, existem regras sobre o parcelamento do solo, em que se estabelecem alguns critérios para a criação de loteamentos, considerando ser necessário a integração do domínio público aos empreendimentos, com a estipulação de espaços livres, destinados a “sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público [...] proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo Plano Diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem” (BRASIL, 1979). A lei define como equipamentos públicos comunitários aqueles de teor educacional, cultural, de saúde, lazer e similares.

Ao delegar as funções de aprovação e estipulação de áreas públicas livres aos municípios, de acordo com as demais leis que norteiam as cidades, como a Lei de Uso e Ocupação do Solo, é possível identificar uma situação problemática, uma vez que a existência e abrangência dessas áreas fique a cargo dos órgãos públicos, que podem não ter embasamento suficiente e acabar contri-

buindo para a existência de situações prejudiciais ao meio urbano. Ademais, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano define que os projetos de loteamento devem indicar as áreas públicas destinadas ao domínio do município, como previsto no inciso 3 do Artigo 4º, mas, em nenhum momento, afirma serem necessárias a estipulação de projeto de composição desses locais e a integração com o entorno e com a cidade, o que acaba contribuindo com realidades bem presentes nas cidades brasileiras: áreas públicas sem infraestrutura, com impossibilidade de uso, ou, até mesmo, a quase inexistência de áreas livres, formando grupos de bairros sem uma única praça sequer.

Sustentabilidade na Gestão Urbana

Ao analisar o que seria a sustentabilidade, é possível perceber que diversos autores a classificam. Como Leff (2001), que afirma que o desenvolvimento sustentável foi definido como “um processo que permite satisfazer as necessidades da população sem comprometer a capacidade de atender as gerações futuras”, de modo que a sustentabilidade evidencia a luta pelo crescimento que se sustenta nas condições ecológicas e sociais. Segundo Boff (2015), sustentabilidade significa a manutenção da vitalidade e integridade da mãe Terra, uma forma de preservar seus ecossistemas, que possibilitam a reprodução da vida, atendendo, assim, à presente e às futuras gera-

ções, de forma contínua e em expansão, com a realização das potencialidades da civilização humana.

Considerando que a sociedade é derivada da natureza humana, ela é formada pelo social e pelo político. Para Boff (2015), a sociedade se sustenta por três eixos: o econômico, o político e o ético. A sustentabilidade de uma sociedade se mede por sua capacidade de incluir a todos e garantir-lhes os meios de uma vida suficiente e decente, e o caminho mais curto para se alcançar uma sociedade sustentável é pela democracia. Mikhailova (2004) afirma que uma sociedade sustentável não coloca em risco os elementos do ambiente e o desenvolvimento sustentável, segundo o autor melhora a qualidade de vida do ser na Terra, ao mesmo tempo em que há a reprodução dos ecossistemas.

Em uma breve passagem pela história do termo “sustentabilidade”, Leff (2001) menciona que a crise ambiental se tornou evidente nos anos 1960, ocasionada pelos padrões dominantes de produção e consumo. Dessa forma, teve início o debate teórico e político sobre a necessidade de valorização da natureza e da internalização dos assuntos socioambientais ao sistema econômico. Scotto, Carvalho e Guimarães (2007) relatam que, já nos anos 1970, o desenvolvimento associado ao progresso tecnológico passa a ser relacionado com os riscos à degrada-

ção ambiental, de modo que a preocupação com o meio ambiente foi determinante para a criação, por parte da ONU, da I Conferência sobre o Meio Ambiente Humano, em Estocolmo, no ano de 1972. Esse ciclo de conferências esteve presente em outras oportunidades, como na Conferência para o Meio Ambiente e Desenvolvimento em 1977, Conferência sobre Educação Ambiental e suas novas edições, como Rio-92 em 1992 e a Conferência sobre Educação Ambiental e Desenvolvimento Sustentável em 1997.

46

Apesar de existirem diversos debates sobre o tema, ainda não há uma abordagem que englobe todas as necessidades das diversas camadas sociais e que se associe ao desenvolvimento da sociedade contemporânea, de forma que Mikhailova (2004) afirma que o desenvolvimento sustentável não se restringe apenas ao gerenciamento dos recursos naturais e à proteção dos ecossistemas e que é preciso uma abordagem transdisciplinar sobre o conceito de sustentabilidade. Sendo a cidade a morada do ser humano, é preciso relacionar esses conceitos, por meio do planejamento urbano sustentável, que leva em consideração todos os aspectos da sustentabilidade: econômico, social e ecológico.

A busca pela sustentabilidade na gestão urbana parte da necessidade de um planejamento urbano bem elaborado,

de modo a repensar os princípios e os objetivos básicos dos instrumentos da legislação. Rogers (1997) afirma que a civilização exige um planejamento que vise a criação de cidades sustentáveis, devendo, para isso, seguir um planejamento interdisciplinar e não enquadrado somente pelos limites metropolitanos. É preciso, ainda, harmonizar a ação humana, de acordo com Marx (2004), planejando cada interferência na paisagem. Um novo planejamento urbano estaria, portanto, diretamente relacionado a uma nova forma de se pensar a cidade e suas relações, de forma que Mascaró e Mascaró (2010) citam que é necessário reexaminar a sociedade e enxergar as comunidades urbanas como ecossistemas, além de ressignificar o olhar para a vegetação urbana. A necessidade de examinar a relação da cidade com a vegetação pode ser sustentada pela fala de Rogers (1997), que afirma que as questões ambientais não são diferentes das questões sociais e que as políticas do meio ambiente podem melhorar a vida social, já que as soluções ecológicas e sociais se reforçam mutuamente.

Se tratando da gestão da vegetação urbana, Marx (2004) afirma que, assim como existem diversos órgãos para orientação das mais variadas necessidades da cidade, deveria existir um órgão que fosse capaz de orientá-las na construção e preservação de praças e parques, em função de um desenvolvimento urbanístico consciente e har-

monioso. As cidades contam com os serviços oferecidos pela Secretaria do Meio Ambiente, Secretaria de Obras e do CODEMA, que estão diretamente ligados às questões ambientais, sendo responsáveis por criar diretrizes, orientar e fiscaliza-las. Entretanto, nem sempre existe vínculo entre os servidores e as atividades oferecidas, de forma a criar um trabalho em rede, mais completo e transparente.

48

Para que a gestão seja eficaz e possa ser considerada sustentável, é necessária a participação da população nos processos, não só de decisão, mas de desenvolvimento também, visto que assim criar-se-ia um vínculo maior, transmitindo o sentimento de pertencimento afetivo urbano. Rogers (1997) afirma que o poder municipal e a cidadania participativa equilibram a falta de eficiência federal, pois uma maior autonomia municipal e o aumento da participação popular criam novas políticas para resolução de problemas locais. O autor menciona, ainda, a autofiscalização como processo essencial para as políticas dos órgãos ambientais, além de afirmar que a cidade depende de seus habitantes, do poder público e da prioridade à criação e manutenção de um ambiente urbano e humano.

Pertencimento Afetivo Urbano

A relação do ser humano com os espaços públicos da cidade é permeada pelo grau de pertencimento afetivo

urbano, que se caracteriza como o sentimento de habitar e pertencer ao conjunto urbano, de forma com que ele seja encarado como parte do próprio meio individual. O contexto atual conta com estruturas urbanas complexas e desordenadas que, segundo Vasconcellos (2004), caracterizam grupos sociais desligados do seu contexto social. Tal realidade contribui para a conservação de grupos cada vez mais alheios aos espaços urbanos e às decisões de gestão e planejamento.

O contexto social urbana conta, ainda, com a herança histórica de exploração do meio natural, que condicionou a natureza como produto, para livre usufruto dos seres humanos. Como resultado, os locais da cidade que ainda têm algum tipo de vegetação, se caracterizam como espaços criados pelo e para o ser humano, sem levar em consideração, na maior parte das vezes, as necessidades de sobrevivência da natureza, ou, até, a própria segurança de quem faz uso deles. O processo de exploração ao longo da história deixou profundas cicatrizes, de acordo com Marx (2004). Ramos e Souza (2010) afirmam que o brasileiro está alheio à paisagem, construindo em locais em que existe natureza, sem considerá-la no processo. Apenas monotona a, fazendo com que a percepção da paisagem existente desapareça, de modo que não a vivencie, não a conheça e nem procure conhecer.

Analisando o uso descompassado dos recursos naturais, Minks (2013) relata que a maior parte das grandes cidades afeta a biodiversidade e a variedade de espécies na natureza, além de serem responsáveis pelas inundações, má qualidade do ar, escassez de água potável, ilhas de calor e perda de relações sociais entre pessoas e meio ambiente, produzindo, assim, condições de vida abaixo dos padrões aceitáveis. O controle da natureza se vê também, de acordo com Marx (2004), na realidade atual em que o ser humano que habita a cidade está, cada vez, mais espremido em sua moradia e passa a necessitar da criação de grandes espaços livres, uma vez que é preciso satisfazer a necessidade de contato com a natureza.

50

Os espaços livres da cidade são encarados como locais de socialização e de manutenção do ecossistema, visto que não existem somente para satisfazer as necessidades das relações humanas, mas também para contribuir com os demais seres vivos que coabitam o espaço urbano. De modo que seja preciso zelar por eles, a fim de fomentar o sentimento de pertencimento e garantir a qualidade das relações sociais e das relações entre a cidade e os seres. Em se tratando da paisagem, que atua em união com a sociedade e suas vivências, Nucci (2007) cita que biogeógrafos a descrevem não como, apenas, parte de uma visão estética ou do ambiente físico, mas como uma entidade espacial e visual que representa a

totalidade humana integrada à biosfera, à geosfera e à noosfera, que pode ser representada a partir da noção de Ecologia da Paisagem.

Os modos como os locais públicos de lazer são ocupados resultam da maneira como a sociedade se organiza, que é influenciada pela distribuição de renda e por suas necessidades de produção e consumo, bem como para que o ser individual possa se encontrar no local coletivo. É necessário, portanto, que a sociedade encare o espaço como uma extensão de sua própria casa e de suas vivências, zelando pelos locais públicos da cidade, utilizando-os de forma efetiva e consciente. Sobrinho e Pires (2018) afirmam que a participação da sociedade nas decisões de gestão urbana é necessária para que ela possa se ver como detentora de direitos. Só assim, seria possível buscar soluções rápidas, inteligentes e práticas para a redução dos impactos ambientais e obter um desenvolvimento ecologicamente equilibrado. De acordo com Rogers (1997), os cidadãos devem sentir que o espaço público é responsabilidade e propriedade da comunidade, se envolvendo, assim, no processo de evolução da cidade.

Ainda tratando da participação social nas decisões de planejamento e gestão urbana, Mascaró e Mascaró (2010) afirmam que a sociedade deve adquirir uma consciência maior e estar disposta a apoiar a vegetação urbana e a

administração integral do ecossistema. Villaça (2001), por sua vez, afirma que já é tempo de considerar a cidade como componente fundamental do aperfeiçoamento humano e que teorias econômicas e sociais devem acompanhar as teorias urbanísticas, e os planejamentos, portanto, devem ser globais. Percebe-se, então, que o sentimento de pertencimento está diretamente ligado à verdadeira participação na cidade, seja na utilização dos espaços coletivos de forma consciente, ou na participação efetiva nas decisões de gestão. Sobrinho e Pires (2018) salientam que a participação social alcança uma nova fase com a participação ecológica, em que o ser humano constitui suas relações baseadas em valores de ética e fraternidade e adota deveres e obrigações com todos os membros da comunidade biótica. A natureza deve passar a ser vista como elemento fundamental para o desenvolvimento da cidade, sendo capaz de permear as relações afetivas com o meio coletivo da cidade e de fomentar o sentimento de pertencimento afetivo urbano.

Conclusão

As paisagens urbanas brasileiras tiveram como modelo influências externas, iniciadas no passado e que são facilmente identificadas no contexto atual das cidades. Essa influência afetou diretamente a formação dos espa-

ços públicos verdes, que tiveram sua configuração comprometida por uma realidade que, em muitos aspectos, se difere da brasileira. E, sendo a vegetação urbana responsável por contribuir para a formação da estrutura das cidades, é extremamente importante o estudo e a identificação da influência desses locais na vida urbana, uma vez que estão diretamente ligados à fatores como o clima e o bem-estar da população que usufrui da infraestrutura urbana.

As questões sociais estão diretamente ligadas ao condicionamento dos espaços, ao ambiente natural e às manifestações da natureza, uma vez que o direito à cidade vai além da liberdade individual pelo acesso aos recursos urbanos, sendo um direito de mudar a si mesmo, mudando a cidade. Dessa forma, evidencia-se o fato de que analisar o direito à cidade está intimamente relacionado à análise dos espaços públicos de lazer e à gestão urbana e seus respectivos instrumentos de atuação e passa a ser cada vez mais importante, uma vez que esses locais são guiados pelas necessidades da cultura capitalista, que vê neles uma oportunidade de criar produtos, afastando a população da esfera pública e se apropriando do sentimento de coletividade para vender momentos de lazer e convívio em espaços pensados somente para atrair compradores.

O espaço público deve ser encarado como um meio de habitar a cidade e fazer valer os direitos individuais e

Referências

ALONSO, José R. P. **Introdução à história da arquitetura, das origens ao século XXI**. Tradução Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2010. 384p.+

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2014.

BOFF, Leonardo. **Sustentabilidade: O que é e o que não é**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

BRASIL. **Lei 6766 de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Diário oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 1979.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo, SP: Perspectiva, 2016.

CASTELLS, M. **A questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983. 4ª Ed.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Urbanização brasileira: redescobertas**. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte, MG: C/Arte, 2003. p. 9-26.

DIEGUES, Antonio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. 6ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2008.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013. 2ª ed.

GRAÇA, Miguel Silva. **Espaços públicos e uso colectivo de espaços privados**. Faculdade de Arquitectura e Design da Universidade Independente, Lisboa, Universidade Independente, v.20, 2006.

GUERRA, Eliana Costa. Questão urbana e ambiental em tempos de crise do capital: configurações e particularidades no Brasil contemporâneo. **Revista de Políticas Públicas da UFMA**, São Luiz, v. Especial, p. 257-267, jul. 2014. ISSN 21782865.

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review** 53, set/out 2008.

LEFF, Enrique. **Saber Ambiental: Sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder**. 11ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes/PNUMA, 2001

MACEDO, Silvio soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo, 1999.144 p.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

MASCARÓ, Juan Luis. **Infraestrutura da paisagem**. Porto Alegre – RS: Masquatro Editora, 2008. 194 p.

MASCARÓ, Lúcia; MASCARÓ, Juan José. **Vegetação Urbana**. 3ª Ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2010. 212 p.

MARX, Roberto Burle. **Arte a paisagem: conferências escolhidas**. 2ª ed. Rev. e ampl. São Paulo, SP: Studio Nobel, 2004.

MIKHAILOVA, Irina. Sustentabilidade: evolução dos conceitos teóricos e os problemas da mensuração prática. **Revista Economia e Desenvolvimento**, n.16, 2004.

MINKS, Volker. A rede de design verde urbano – Uma alternativa sustentável para megacidades? **Revista LABVERDE**, (7), 2013. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-2275.v0i7p120-141>

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. Espaço Público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedência. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, RJ, p. 265-291, 2009.

NUCCI, João Carlos. Origem e desenvolvimento da ecologia e da ecologia da paisagem. **Revista Geografar**, v.2, n.1, 2007. <http://dx.doi.org/10.5380/geografar.v2i1.7722>

PORTO, A. L. G; SECCO, C. B; DELGADO, G. M; VERBICARO, C. C; DEMARZO, M. A. A Influência “Hausmanniana” nas Intervenções Urbanísticas em Cidades Brasileiras. **XI Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação – Universidade do Vale do Paraíba**, 2007.

QUINTO JR, Luiz de Pinedo. Nova legislação urbana e os velhos fantasmas. *Estud. av.*, São Paulo, v. 17, n. 47, p. 187-196, abr 2003.

RAMOS, Alexandre Pinheiro; SOUZA, Helena V. Leitão. A natureza e o brasileiro: reflexões sobre Vilém Flusser e Sérgio Buarque de Holanda. *Intellectus*. Rio de Janeiro. v.9, n.1, 2010.

ROBBA, F.; MACEDO, S. S. **Praças Brasileiras/ Public Squares in Brazil**. 3ªEd. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. 3ª reimpressão da 1ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, SL, 2001.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **A arquitetura bioclimática do espaço público**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2007. 226 p.

SALDANHA, Nelson. O jardim e a praça: ensaio sobre o lado “privado” e o lado “público” da vida social e histórica. *Ciência & Trópico*, v. 11, n. 1, 1983.

SCHVASBERG, Benny. Tendências e problemas da urbanização contemporânea no Brasil. In: Leonardo Barci Castriota (org.) **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte, MG: C/Arte, 2003. p. 43-63.

SCOTTO, Gabriela; CARVALHO, Isabel C. M; GUIMARÃES, Leandro B. **Desenvolvimento Sustentável**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

SOBRINHO, Liton L. P; PIRES, Nara S.S. Biodemocracia: uma leitura a partir da decolonialidade do saber. **Revista Direito Ambiental e sociedade**, v. 8, n. 1, 2018. p. 7-23

VASCONCELLOS, Sylvio. *Arquitetura, Arte e Cidade. Textos reunidos*. Celina Borges Lemos (org.). Belo Horizonte, MG: BDMG Cultural, 2004. p. 141-249.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo, SP: Studio Nobel: FAPESP, 2001.

A GÊNESE DOS ESPAÇOS LIVRES EM CIDADES MÉDIAS: O CASO DE UBERLÂNDIA-MG ¹

Glauco de Paula Cocozza²
Maria Eliza Alves Guerra³

DOI: 10.5752/P2316-1752.2020v27n41p59

Resumo

Este trabalho tem como objetivo apresentar a gênese dos espaços livres da cidade de Uberlândia. Toda cidade apresenta um sistema de espaços livres compostos por diferentes tipologias, e que sua formação se dá de modo temporal em conjunto com o desenvolvimento e transformação dos espaços urbanos. Esses movimentos temporais são denominados períodos morfológicos, e definem suas características espaciais e sua configuração. A pesquisa revelou os períodos morfológicos que contribuíram para a estruturação do atual sistema, assim como a gênese de cada momento evolutivo.

Palavras-chave: Morfogênese. Espaços livres. Cidades médias.

1. Esse artigo é parte dos resultados de uma pesquisa desenvolvida no edital Demanda Uni-

versal de 2015, realizado no Núcleo de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Uberlândia

2. Arquiteto e Urbanista pela Universidade Mackenzie. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP. Professor Associado, PPGAU-FAUeD-UFU, Brasil, glauco_cocozza@yahoo.com.br

3. Arquiteta e Urbanista pela Faculdade Silva e Souza, RJ. Doutora em Geografia pela UFU. Professora Associada, PPGAU-FAUeD – UFU, Brasil, meliza.guerra@ufu.br

*OPEN SPACES GENESIS IN THE MEDIUM-SIZED CITIES:
THE CASE OF UBERLÂNDIA-MG*

Abstract

This work aims to present Uberlândia's genesis of its open spaces. Every city has an open spaces system composed of different typologies, and that their formation occurs in a temporal way together with the development and transformation of urban spaces, and these temporal movements are called morphological periods, and define their spatial characteristics and their configuration. The research revealed the morphological periods that contributed to the structure of the current system, as well as the genesis of each evolutionary moment.

Keywords: Morphogenesis. Open spaces. Medium sized-cities.

*LA GÉNESIS DE LOS ESPACIOS LIBRES EN CIUDADES
MEDIANAS: EL CASO DE UBERLÂNDIA-MG*

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo presentar la génesis de sus espacios libres en la ciudad de Uberlândia. Cada ciudad tiene un sistema de espacios libres compuesto por diferentes tipologías, y que su formación ocurre de manera temporal junto con el desarrollo y transformación de los espacios urbanos, y estos movimientos temporales se denominan períodos morfológicos, y definen sus características espaciales y sus configuración. La investigación reveló los períodos morfológicos que contribuyeron a la estructura del sistema actual, así como la génesis de cada momento evolutivo.

Palabras-claves: Morfogênese. Espacios libres. Ciudades medianas.

Introdução

Os espaços livres estão nas gêneses das cidades. Toda cidade, independente de sua localização, porte e período de fundação, apresenta edificações e espaços livres que definem um complexo sistema, e constituem diferentes espacialidades, cada qual seguindo modelos próprios. Magnoli (2006), cunhou o termo espaço livre para definir os espaços livres de edificação. Estes ocorrem de diferentes formas dentro de uma estrutura urbana, criando um mosaico diverso e complexo, com diferentes características, tamanhos e funções dentro de um sistema urbano. Por definição (MACEDO, 1995), os espaços livres abrigam todas as demais categorias conceituais que comumente tentam identificar esses espaços, tais como áreas verdes, espaços verdes, espaços abertos, áreas de recreação e lazer, geralmente utilizados por órgãos municipais e assim descritos na legislação urbana. Todas essas terminologias estão contidas dentro dos espaços livres, formando um grande sistema e costurando uma rede que se transforma e se molda com o crescimento das cidades.

O artigo tem como principal objetivo compreender como a transformação urbana estruturou diferentes tipologias de espaços livres (EL) de Uberlândia. Parte-se da premissa que reconhecer a gênese morfológica permite identificar como os espaços livres se estruturaram, e possibilita

que estes sejam melhor compreendidos e planejados. O estudo da gênese se torna um método para poder compreender como se formaram, como se transformaram e como se constituíram a forma física das cidades brasileiras, baseando-se em aspectos histórico-geográficos como ferramenta para os estudos morfológicos.

O termo gênese (KRAFTA, 2014) pode ser entendido pelo conjunto de fatos ou elementos que contribuíram para produzir uma forma e, para esse trabalho, o termo será adotado dentro de uma perspectiva evolutiva para compreender como os espaços livres foram pensados em diferentes momentos da história de Uberlândia, ao resgatar essa memória urbana e criar uma linha evolutiva desses espaços. Segundo Bandeira (2003), a recuperação da memória de uma cidade implica, também, um trabalho multidisciplinar que abarca várias perspectivas, diversos caminhos e sensibilidades, e compreende uma busca necessariamente contínua e sempre inacabada.

A morfogênese é o estudo da gênese aplicado aos estudos morfológicos das cidades (KRAFTA, 2014). A morfologia urbana é uma ciência, ou pseudociência como afirma Marshall (2012) por não ter a mesma base científica que outras ciências, e estuda a forma física das cidades através de múltiplos olhares, com diferentes objetivos e metodologias, atentos aos elementos que constituem os espaços urbanos.

O estudo da morfogênese urbana além de permitir sustentar o planejamento e o desenvolvimento de estratégias, democratiza também a ciência, porque rompe os campos disciplinares estanques, plasma o conhecimento científico como senso comum. (BANDEIRA, 2003, p. 152)

Para Conzen (*apud* COSTA e NETTO, 2015), a morfogênese é o estudo do processo morfológico da paisagem urbana existente em movimento, e sustentado pelas exigências funcionais e ambientais das sociedades urbanas locais e por indivíduos ao longo do tempo. Os princípios da morfogênese analisam obrigatoriamente a forma urbana como processo e não como fim, e assim entende, como afirma Krafta (2014), as distintas sucessões genéticas que estruturam o espaço urbano e formam o mosaico espacial urbano.

63

Na morfogênese, o fio condutor da descrição e análise morfológica é justamente o tempo decorrido. Uma análise morfogenética envolve a combinação de exame de manifestações espaciais e de documentação que permitam, juntos, estabelecer uma cronologia morfológica.... Genericamente, uma análise morfogenética expõe uma sucessão de áreas genéticas, quais sejam as unidades de área adicionadas à cidade a cada fase de seu desenvolvimento. Cada unidade genética pode ser descrita por seus atributos originais. (KRAFTA, 2014, p. 64)

Na linha de pensamento de Krafta, a identificação das porções territoriais, que foram adicionadas a cada fase do desenvolvimento, possibilita estabelecer uma linha evolutiva e como os espaços livres foram propostos e im-

plantados. Porções territoriais urbanas que apresentam similaridade de elementos morfológicos (LAMAS, 1993) podem ser identificadas como unidades (AMORIM, 2015), e permitem expressar a gênese de cada etapa de desenvolvimento urbano, principalmente quando analisadas pelos seus distintos atributos físicos: construídos e não construídos, e documentados segundo as características morfológicas que as definem. Os elementos morfológicos (LAMAS, 1993, KROPF, 2009) são os atributos que dividem o espaço urbano em partes para analisar suas características separadamente. Essa divisão permite analisar as características morfológicas e relacioná-los com os seus períodos de formação e transformação, ao identificar distintas gênese através desses atributos morfológicos definidores de cada padrão morfológico.

O principal método de análise foi o levantamento histórico-geográfico da cidade de Uberlândia e sua compatibilização com os períodos de evolução da malha urbana, para assim, reconstituir a sequência de transformação dos espaços livres. Os períodos evolutivos compreendem um espaço de tempo definido por algum processo de transformação, na qual incide diretamente nos modelos de urbanização. O procedimento metodológico utilizado foi a identificação dos padrões morfológicos (COSTA e NETTO, 2016), conceito no qual caracteriza os modelos de urbanização pela similitude dos elementos morfológicos: rua, quadra, lote, edifício e espaços livres, em uma

perspectiva temporal e evolutiva.

Padrões morfológicos de um território em transformação

A diversidade urbana brasileira, fruto do processo de ocupação do território continental, se caracteriza por apresentar diferentes gêneses para suas distintas e inúmeras regiões. Essa urbanização é resultado de muitas heranças, muitas incorporações de modelos urbanos ao longo do tempo, e formas de adaptar-se ao sítio e contextos locais. Esse processo definiu as etapas de urbanização e a paisagem das nossas cidades, que se inicia no Brasil colônia, principalmente no litoral, até se estabelecer nas últimas décadas no interior do país, seguindo modelos distintos, ao produzir espaços com padrões urbanos importados, e de sabedorias empíricas e técnicas locais que definem nossa riqueza cultural (SANTOS, 1993, DEÁK e SCHIFFER, 1999). Mesmo com toda essa diversidade, pode-se agrupar cidades que apresentam características semelhantes. Os espaços livres acompanharam essa evolução, e para a sua compreensão partiu-se da premissa que sua configuração atual é resultado dos diferentes processos de produção do espaço urbano, moldada e estruturada por um diversificado e complexo mosaico.

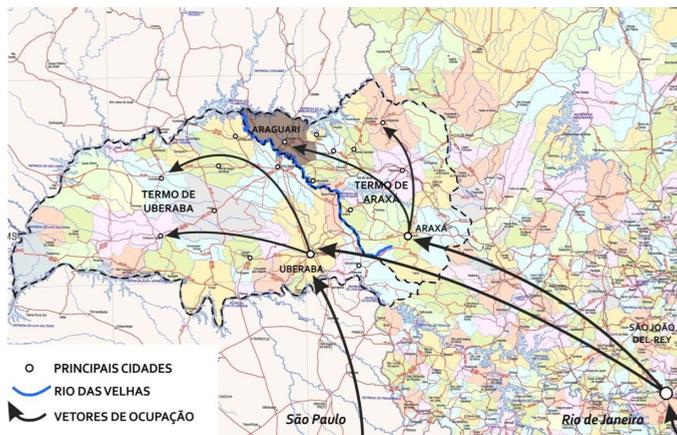


Figura 1 | Evolução da rede urbana da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.
 Fonte: autores, 2019.

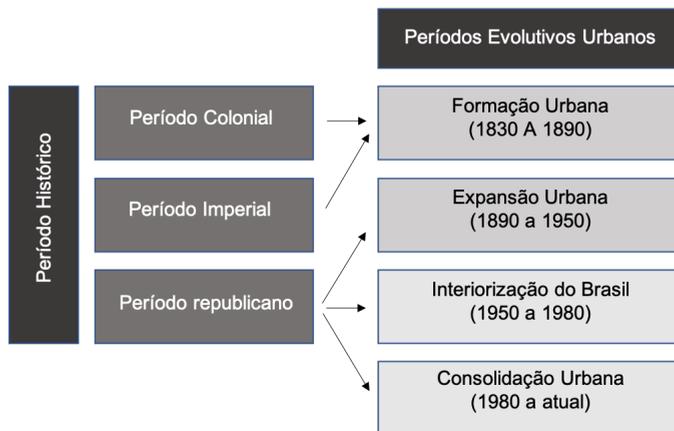
66

O objeto de estudo é a cidade de Uberlândia, principal cidade da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. De acordo com os conceitos de cidade média (SPÓSITO, 2009) a cidade caminha para se tornar uma cidade de grande porte, atingindo setecentos mil habitantes em 2021, segundo o IBGE (2021), e se consolida como uma centralidade regional. A cidade apresentou os mesmos processos das principais cidades da mesorregião: Uberaba, Araguari e Ituiutaba, Araxá e Patos de Minas, e essas características históricas permitem compreender sua transformação através de uma gênese compartilhada com as demais cidades (VALE, 2016). Essa é resultado da ocupação da região, iniciando como uma longínqua área

de passagem para o interior do Brasil, passando a pontos de parada para tropeiros em busca de riquezas, até à consolidação como polo agrícola, de serviços e logístico, tornando-se uma das principais forças econômicas do estado de Minas Gerais. A figura 1 representa a relação da mesorregião com as principais cidades brasileiras, assim como os eixos de desenvolvimento, estruturadas pelas redes de comunicação, primeiramente pelos caminhos, depois pelas ferrovias e posteriormente pelas rodovias.

A revisão dos períodos de transformação indicou três principais momentos históricos (comum a muitas cidades brasileiras) e resultaram em quatro períodos evolutivos urbanos: formação urbana, expansão urbana, interiorização do Brasil e consolidação urbana. Nessa perspectiva histórica, pode-se analisar os princípios urbanos das antigas vilas até as cidades atuais na região analisada (Figura 2). Os períodos históricos correspondem às fases administrativas do Brasil. O período colonial corresponde a formação de alguns núcleos, principalmente como ponto de apoio às expedições para o interior do Brasil. O período imperial também propiciou a formação de alguns núcleos urbanos, ainda como ponto de apoio às tropas mas, também, apoio à agricultura que começava a crescer. O período republicano coincide com o período de expansão dos meios de comunicação, e portanto, de expansão urbana. Com a criação de Brasília, a região passa a ser novamente um ponto de apoio e logística, que se consolida nos anos

oitenta até a atualidade.



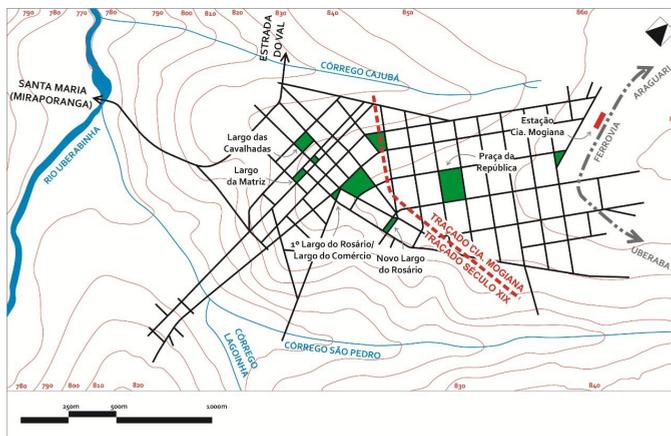
68

Figura 2 | Períodos de transformação urbana das cidades do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Fonte: autores, 2017.

Se os processos econômicos foram determinantes para o desenvolvimento e ocupação territorial, em termos da evolução urbana, Uberlândia apresentou uma gênese comum às cidades da região, na qual a constituição urbana era definida por um pequeno núcleo a meia encosta de uma colina, onde o adro religioso, situado em frente à igreja católica (VALE, 2016), era o marco de formação do espaço urbano. Essa igreja era geralmente disposta perpendicularmente a um curso d'água, cercada por um arruamento definido por algumas construções no seu entorno.

A trama urbana seguia uma organização simples, um pouco irregular, porém estratégica, centrada em pequenos espaços abertos, com funções específicas dentro da estrutura do pequeno arraial (VALE, 2016). O desenho inicial da cidade de Uberlândia, denominada na época (1888) como São Pedro de Uberabinha, seguiu os modelos de ocupação da região conhecida como Sertão da Farinha Podre, atual Triângulo Mineiro. Essa primeira etapa evolutiva, da formação urbana, se manteve desde a fundação da cidade até o início do período republicano. O espaço urbano pouco se alterou e seu desenho original permaneceu com alguns melhoramentos feitos, seguindo alguns códigos de postura.



69

Figura 3 | Trama urbana de Uberlândia em 1920 ressaltando os espaços livres e a área de expansão urbana realizada pelo Eng. Amado.

Fonte: adaptação dos autores segundo mapas da Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2017.

O segundo período evolutivo urbano começou no final do século XIX e foi até a metade do século XX, quando o crescimento econômico, e a conexão com as regiões que escoavam a produção através das linhas férreas, alteraram a sua paisagem. Uberlândia, assim como outras cidades, teve um plano de ampliação urbana elaborado pelo engenheiro Mellor Ferreira Amado em 1908, e definiu o crescimento da cidade para uma parte mais alta e plana a partir do núcleo existente, com um traçado ortogonal e racional adaptado à topografia, com 40 quadras, diversas ruas transversais e seis avenidas, das quais, cinco iniciavam em praças e terminavam na referida estação, na qual a linha férrea definia o limite da cidade a leste (Figura 3).

70

Os espaços livres, antes originados a partir de aberturas no traçado urbano e com uma clara função utilitária, no período de expansão tornaram-se espaços para refletir o desenvolvimento urbano e econômico da cidade. Novas praças, com a requalificação das praças do primeiro núcleo urbano, criaram um conjunto espacial idealizado como um sistema, e entre elas, a Praça da República, atual Praça Tubal Vilela (Figura 4), se torna o espaço mais significativo desta época e a principal referência espacial do centro da cidade. As praças nesse período apresentavam um forte caráter contemplativo e social, ao simbolizar nos seus jardins e nos desenhos clássicos aspectos qualitativos, reflexos de uma evolução urbana programada.



Figura 4 | Diferentes momentos da praça Tubal Vilela, com desenho romântico, antes da intervenção moderna do arquiteto João Jorge Khoury.

Fonte: Arquivo Público da PMU, 2018.

O terceiro período começa na década de cinquenta e se estende até os anos oitenta, marcado pelo grande crescimento econômico e social da região, impulsionado pela construção de Brasília. Esse fato gerou um grande dinamismo econômico no comércio e na indústria regional, ao fomentar várias atividades de apoio à sua construção, como fornecimento de mão-de-obra, fabricação e distribuição de materiais de construção e alimentos. Uberlândia passou a receber investimentos federais em várias áreas, incluindo comunicações: telefonia/energia elétrica e transportes com a expansão de redes rodoviárias para servir de ligação entre a região sul/sudeste e centro-oeste/norte. A década de setenta fortaleceu o setor agroindustrial com a modernização da agricultura e a incorporação tecnológica produtiva do cerrado, fruto das políticas de interiorização e políticas desenvolvimentistas do período.

Por fim, o quarto período evolutivo urbano ocorre no início dos anos oitenta, após políticas dos anos setenta para

descentralizar a ocupação urbana no Brasil. Uberlândia foi uma das principais cidades beneficiadas com essa política, com um rápido crescimento industrial e logístico, transformando-a em uma potência econômica do estado, ao consolidar o seu papel como principal cidade média do interior mineiro. A então cidade compacta, restrita ao centro e a regiões pericentrais, se expande vertiginosamente para áreas mais periféricas ao criar novos loteamentos desconectados da mancha urbana consolidada, além de novos eixos de expansão e uma nova identidade urbana, marcada pela segregação e ocupação desenfreada do território.

72

Os espaços livres e a gênese urbana

Os espaços livres das cidades de Uberlândia foram analisados para a compreensão dos processos de transformação da malha urbana, relacionando-os com as práticas urbanísticas de cada período, com a legislação vigente e com os períodos econômicos, para assim verificar a sua gênese de formação e caracterização no sistema de espaços livres urbanos de Uberlândia.

O período da formação urbana de Uberlândia se caracterizou por praças de tamanhos reduzidos, associadas aos espaços edificados no seu entorno, com pouca intervenção projetual em um primeiro momento. Esses espaços foram os que mais sofreram transformações ao

longo dos anos, com projetos ecléticos típicos do início do século XX e modernos, principalmente do principal arquiteto modernista da cidade, João Jorge Coury. Com a expansão urbana, as praças passaram a ser elementos do projeto de ampliação, dispostas estrategicamente em locais de relevância para os novos loteamentos. Esses espaços passaram a dispor de novos equipamentos de estar e contemplação, visando o bem-estar dos moradores do seu entorno.

No período de interiorização do Brasil os espaços livres apresentavam referências de outros lugares, introduzindo na cidade espaços mais voltados ao lazer, esporte e com novas materialidades, imprimindo uma imagem de modernidade à então pacata cidade do cerrado. A interiorização trouxe um fluxo migratório cuja necessidade de novas moradias resultou em novos bairros para distintas classes sociais, avançando a trama urbana para novas áreas, porém agora com novos modelos de quadra, mais retangulares e definindo um traçado mais adaptado ao relevo. O principal parque da cidade, o Sabiá, foi implantado como parte de uma estratégia de trazer visibilidade e apresentar-se como resultado desse crescimento urbano.

No último período, da consolidação urbana, iniciou-se a valorização dos recursos ambientais como forma de promover qualidade ambiental urbana. Novos parques lineares em áreas periféricas somam-se a novas praças defini-

das pelos novos loteamentos, com uma nova roupagem mais contemporânea em diferentes aspectos. As praças tornam-se alvos de estratégias mercadológicas para vender a imagem de qualidade, e em muitos loteamentos, ganham importância central na articulação do traçado urbano (Figura 5).

74



Figura 5 | Sequencia de imagens dos padrões morfológicos e as características dos espaços livres. A figura 1 é o bairro de fundação da cidade, na qual o espaço livre articula as quadras no entorno. A figura 2 representa as zonas periurbanas, onde a praça se coloca com um espaço destinado a ser a centralidade do bairro. A Figura 3 representa a praça como um novo espaço de lazer e convívio dos moradores do bairro. A figura 4 representa a praça dentro do pensamento contemporâneo da cidade, com o foco na imagem da qualidade do bairro.

Fonte: adaptação dos autores em imagens do google earth, 2021

O Quadro 1 apresenta a síntese da relação entre morfogênese e espaços livres, enfatizando os padrões morfológicos e as principais categorias. A análise identificou os padrões espaciais comuns para cada período morfológico, e que há uma alteração do centro para a periferia, constituindo um mosaico diversificado em relação aos espaços livres. Se nas áreas centrais as praças predominam, as áreas de preservação permanente estruturam a paisagem das bordas das cidades, somados a muitos espaços destinados como potenciais áreas verdes. Essa grande quantidade de áreas de preservação potencializa a criação de um sistema de parques que transforma a paisagem e a vida cotidiana em regiões desprovidas de equipamentos de lazer e recreação.

Período Evolutivo Urbano	Formação Urbana	Expansão Urbana	Interferização do Brasil	Consolidação Urbana
Padrões Morfológicos Unidades de Paisagem	Centro comercial e de serviços. Geralmente com traçado ortogonal irregular. Maior grau de verticalização. Adensada e com diferentes tipologias arquitetônicas.	Formada pela área pericentral. Uso misto. Em alguns casos há verticalização. Grade ortogonal regular. Médio adensamento e com diferentes tipologias arquitetônicas.	Áreas de predominância residencial com algumas novas centralidades. Padrões diversificados de parcelamento urbano. Bairros jardins, grande presença de áreas verdes. Padrão horizontal (exceto Uberlândia) e uma maior homogeneidade arquitetônica. Áreas com alto grau de consolidação	Loteamentos periféricos. Malha ortogonal retangular. Padrão horizontal e conjuntos habitacionais HIS. Loteamentos fechados Homogeneidade arquitetônica. Áreas em consolidação, grandes vazios urbanos
Categorias de Espaços Livres Intraurbanos	Presença de várias praças de pequeno porte, geralmente praças históricas. Ruas mais estreitas e pouca arborização urbana	Presença de praças planejadas junto ao espaço urbano ortogonal. Ruas e calçadas mais largas e com arborização. Presença de avenidas largas em algumas cidades e lagoas urbanizadas em outras.	Nessas áreas uma mistura de praças, canteiros vários e rotatórias moldam várias espacialidades das cidades. Em função do aumento da importância do sistema viário, ele começa a se tornar um novo protagonista. Algumas espaços livres ligados a infraestrutura surgem no tecido urbano	Áreas de caráter ambiental prevalecem, principalmente nas APPs urbanas. Mistio de praças sem intervenção projetual e outras com intervenções de caráter mais contemporâneos, principalmente ligados a caráter social. Meio rural presente em algumas áreas.
Unidade de Paisagem				
Espaços Livres				

Quadro 1 | Períodos evolutivos e a gênese urbana das unidades de paisagem.

Fonte: autores, 2017.



Figura 6 | Parque linear do óleo em Uberlândia. Típico parque que aproveita o potencial ambiental das áreas de preservação para a instalação de parques nas suas margens.

Fonte: Larissa Godoy, 2020.

Diferentes tipologias de praças e parques indicam que novos usos constroem novas espacialidades nas regiões centrais e periféricas (Figura 6). Muitas áreas sem intervenção projetual foram aos poucos ganhando uma nova estrutura física, transformando a relação de uso e apropriação pela população. Inúmeras pistas de skate, quadras esportivas e espaços para oficinas culturais demonstram a vitalidade de muitos espaços livres, com um novo perfil de usuário, mais focado nas diferentes necessidades de uma sociedade em constante transformação. Es-

ses espaços definem bem o que Queiroga (2002) definiu pracialidades, dando uma condição de praças a diferentes espaços da cidade.

Cada período evolutivo marcou a transformação da paisagem, identificadas e analisadas para compreender como os espaços livres foram se moldando a cada transformação do tecido urbano, verificando ao longo do processo de transformação urbana, a construção de distintas espacialidades. O estudo da morfogênese urbana auxiliou na análise temporal que identificou os diferentes processos de constituição do tecido urbano, e a partir da análise histórico-geográfica, pode-se identificar os principais processos de transformação da paisagem, resultando na sua atual e dinâmica configuração.

78

Conclusões

Duas questões centrais podem ser apontadas como suporte de estudos sobre os espaços livres e morfogênese. A primeira diz respeito a compreensão do sistema como processo que se constitui ao longo dos anos e incorpora novos padrões morfológicos com o desenvolvimento do espaço urbano e da sociedade contemporânea. A segunda diz respeito às características dos espaços livres em cidades médias, que formam um conjunto importante de cidades na rede urbana brasileira.

O estudo dos espaços livres apresenta uma possibilidade de entendimento da forma urbana, relacionando suas distintas tipologias espaciais à estrutura de cidades, e configuram um importante mosaico de diferentes tamanhos, formatos e características. A praça ainda apresenta um importante significado dentro dessa estrutura e organiza parte do tecido urbano. Muitas praças centrais, de caráter histórico e social, ainda são o palco do cotidiano de parte de seus habitantes enquanto que, nos bairros, sejam pericentrais ou periféricos, apresentam diferentes usos, porém fundamentais para esfera pública de sua sociedade. Poucos parques se destacam na paisagem, porém igualmente importantes, por representarem uma tentativa de conexão com algumas reservas naturais das cidades e que permitem novas opções de lazer a essa sociedade.

79

Outro fator percebido e analisado diz respeito aos agentes produtores dos espaços livres urbanos. Na atualidade, a sociedade civil organizada, agentes privados, ligados principalmente às principais forças econômicas da região, e o poder público, se alteram na produção de diferentes tipos de espaços livres urbanos. Desde a criação de parques, a adoção de jardins e a compensação ambiental, a cidade se redesenha por novos agentes que se destacam no processo de transformação do espaço urbano.

A metodologia que visa investigar a gênese das cidades através dos espaços livres se mostrou eficaz na análise

sobre questões relacionadas ao espaço produzido, ao longo do tempo, e como o sistema se configurou e está se transformando. Os sistemas estão se moldando a uma nova realidade urbana, onde a esfera pública retoma sua importância junto à sociedade, e reivindica novas espacialidades com qualidade, para o uso coletivo, para uma sociedade que busca novas alternativas de se conectar com as diferenças e com as possibilidades que o espaço livre permite e induz, formando assim um sistema dinâmico e com novas perspectivas de configuração e apropriação.

Referências

80

AMORIM FILHO, Osvaldo B. **A Morfologia das cidades médias**. Goiânia; Ed. Vieira. 2005.

AMORIM, Nayara Cristina Rosa. **O sistema de espaços livres na forma urbana de Patos de Minas**. Dissertação de mestrado. Uberlândia, 2015

BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo. **Investigação em morfogênese urbana, enquanto factor de produção e promoção patrimonial**. **FORUM**, 2003.

COSTA, S. de A. Pereira e NETTO, M. M. G. **Fundamentos de morfologia urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

DEÁK, C; SCHIFFER, S. T. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.

GODOY, Larissa Riza Carvalho. **Análise da qualidade do projeto e a percepção dos usuários do Parque Linear do Córrego do Óleo**. Dissertação de mestrado PPGAU-UFU, 2020.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora da UnB, 2002.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Portal cidades@**. Brasília, 2021.

KRAFTA, Romulo. **Notas de aula de morfologia urbana**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2014.

KROPF, Karl. Ambiguity in the definition of built form. **Urban Morphology** 18, 41-57, 2014.

KROPF, Karl. Aspects of urban form. **Urban Morphology** 13, 105-20, 2009

LAMAS, José. Manuel R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

MACEDO, S. S. Espaços Livres. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 7, p. 15-56, 1995

MAGNOLI, Miranda Martinelli. Espaço livre: objeto de trabalho, **Paisagem e Ambiente: ensaios** nº 21. São Paulo, 2006. p.175-197.

MARSHALL, Stephen. A symbolic articulation of morpho-

logical structure. *Urban Morphology*, 2014.

QUEIROGA, E. A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

QUEIROGA, E. F. e BENFATTI, D. Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico. *Paisagem Ambiente: ensaios* n. 24, p. 81 - 88. São Paulo: 2007.

SILVA, Jonathas Magalhães. Unidades de Paisagem e o estudo da forma urbana: reflexões sobre suas contribuições para o campo disciplinar da arquitetura e urbanismo. *Anais do VII COLÓQUIO QUAPÁ-SEL, 2012, Campo Grande (MS)*, Brasil, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Para pensar as pequenas e as médias cidades brasileiras*. 1. ed. Belém: FASE e UFPA, 2009. v. 1. 57p.

UBERLÂNDIA. Lei Complementar Nº 632 de 12/2017 – Parcelamento do Solo do Município de Uberlândia e seus Distritos. PMU, 2017

MARSHALL, Stephen. Science, pseudo-science and urban design. *Urban Design Int* 17, 2012, p. 257–271

VALE, M. M. B. T.; CUNHA, J. F. As praças na conformação das cidades de Uberlândia e Araxá: do início do Século XIX a meados do Século XX. *Horizonte Científico*, v. 10, p. PDF-30, 2016.

Agradecimentos

Agradecemos à FAPEMIG pelo auxílio financeiro para a execução da pesquisa.

criação do senso de lugar e seus impactos na percepção dos passageiros a um aeroporto brasileiro

Gabriela Oliveira de Souza ¹

Gustavo Oliveira de Souza ²

Giovanna Miceli Ronzani Borille ³

Michele Carvalho Galvão da Silva Pinto
Bandeira ⁴

Lenice Mirian Da Silva ⁵

Cláudio Jorge Pinto Alves ⁶

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p84

Resumo

84

O planejamento padronizado dos terminais aeroportuários, ao longo dos anos, fez com que os aeroportos se tornassem uma construção genérica, portanto, um aeroporto acaba não se diferenciando do outro. O Senso de Lugar é um framework de

1. Architect and Urbanist graduated from UNIVAP. Master student at ITA in Aeronautical Infrastructure. E-mail: gabriela.oliveira.souza@outlook.com

2. Bachelor of Science and Tech from UNIFESP, and Computer Engineering undergraduate student at. E-mail: gustavo.oliveira.souza@outlook.com

3. Architect graduated from UFSC, master and doctor from ITA. Professor of the civil engineering department at ITA. E-mail: ronzani@ita.br

4. Mechanical engineer from IFMA. Master and Doctor from ITA in Air Transport and Airports. PhD student at ITA. E-mail: michelle_galvao@yahoo.com.br

5. Civil engineer from UNIVAP. Master in Aeronautical Infrastructure from ITA. Doctoral student in Air Transport and Airports at ITA. E-mail: le.mirian2016@gmail.com

6. Aeronautical Infrastructure Engineer from ITA. Master in Civil Engineering from USP, Doctor of aeronautical and mechanical engineering from ITA. Professor of the civil engineering department at ITA. E-mail: claudioj@ita.br

expressão da cultura local, que, ao ser utilizado em aeroportos, conecta o passageiro com o local em que o aeroporto está inserido, tornando-o um lugar único.

Este trabalho tem como objetivo investigar o uso do branding aeroportuário como uma ferramenta para melhorar a experiência do passageiro, e promover o Senso de Lugar. A hipótese dessa pesquisa é “o Senso de Lugar pode melhorar a percepção dos passageiros em relação à qualidade do aeroporto”.

Além da revisão da literatura, foi realizado um estudo de caso para identificar as estratégias utilizadas pelo Aeroporto Internacional de Belo Horizonte/Brasil para criar o senso de lugar. Um teste de hipótese também foi conduzido para analisar a diferença das médias dos índices de satisfação dos passageiros, entre os períodos anterior e posterior à reforma, a fim de identificar, como as estratégias afetaram a satisfação dos passageiros. Os resultados sugerem que os elementos de senso de lugar podem elevar a experiência dos passageiros em aeroportos, melhorando a avaliação do aeroporto.

Palavras-chave: Palavras-chave: Terminal Aeroportuário. Senso de lugar. Aeroporto Internacional de Belo Horizonte.

CREATING THE SENSE OF PLACE AND ITS IMPACT ON PASSENGER PERCEPTION AT A BRAZILIAN AIRPORT

Abstract

The standardized planning of airport terminals, over the years, has made airports become a generic building, so one airport ends up not being different from another. The Sense of Place is a framework to express the local culture, which, when used in airports, connects passengers to the place where the airport is inserted, making it a unique place. This study aims to investigate the use of airport branding as a tool to improve the passenger experience and promote the Sense of Place. This research hypothesis is "the Sense of Place creation can improve the perception of the passenger about the quality of the airport". In addition to the literature review, a case study was conducted with the means to identify the strategies used by the Belo Horizonte International Airport/Brazil to create a sense of place. A hypothesis test was also conducted to analyze the difference in means of passenger satisfaction rates, throughout the periods before and after the implementation, to verify how those strategies could have affected passenger satisfaction. The results suggest that the sense of place elements may indeed enhance the passenger experience in airports, improving the airport evaluation

Keywords: Airport Terminal. Sense of Place. Belo Horizonte International Airport.

CREACIÓN DEL SENTIDO DEL LUGAR Y SUS IMPACTOS EN LA PERCEPCIÓN DE LOS PASAJEROS EN UN AEROPUERTO BRASILEÑO

Resumen

La planificación estandarizada de las terminales aeroportuarias, a lo largo de los años, ha hecho que los aeropuertos se conviertan en una construcción genérica, por lo tanto, un aeropuerto termina no siendo diferente del otro. Senso de Lugar es un marco para la expresión de la cultura local, que, cuando se usa en aeropuertos, conecta a los pasajeros con la ubicación en la que se inserta el aeropuerto, convirtiéndolo en un lugar único. Este trabajo tiene como objetivo investigar el uso de la marca del aeropuerto como una herramienta para mejorar la experiencia del pasajero y promover el sentido del lugar. La hipótesis de esta investigación es "el sentido del lugar puede mejorar la percepción de los pasajeros en relación con la calidad del aeropuerto". Además de la revisión de la literatura, se realizó un estudio de caso para identificar las estrategias utilizadas por el Aeropuerto Internacional de Belo Horizonte / Brasil para crear un sentido de lugar. También se realizó una prueba de hipótesis para analizar la diferencia en los índices medios de satisfacción del pasajero, entre los períodos anteriores y posteriores a la reforma, con el fin de identificar cómo las estrategias afectaron la satisfacción del pasajero. Los resultados sugieren que los elementos del sentido del lugar pueden elevar la experiencia de los pasajeros en los aeropuertos, mejorando la evaluación del aeropuerto.

Palabras clave: Terminal de Aeropuerto. Sentido de Lugar. Aeropuerto Internacional de Belo Horizonte.

Introduction

The airport terminal is where the passenger handles the majority formalities related to his journey, hence it is the most important element of the airport in their perception.

The quality of service and the comfort provided to the client are some of the criteria used by passengers for evaluating the air companies (SKORUPSKI, 2009). As passengers are the major users of an airport, their potential evaluations and perceptions must be taken in count in the definition of the airport location and design (NGHIÊM-PHÚ & SUTER, 2018). According to Martín-Cejas (2005), airport infrastructures are the first and last contact for tourists at their destination and introduce the overall place image.

According to Farchaus (2012) over the past three decades, airports have been reduced to uninspired, highly sterile, and locally irrelevant people processing machines, leading the air traveler to a disenchanted with the idea of flying. In her thesis, she argues that incorporating a sense of place and interaction through the architecture and design considerations of construction can foster the new positive experience of the passenger and staff. The creation of a sense of place is a strategy to enhance the passenger experience.

Castro (2015) defines Tourists Airport Branding as a set of disciplined actions aimed at building airport brand, awareness, and identity through the inclusion of local elements, providing Sense of Place, enhancing the passengers' experience, and promoting a tourist destination.

According to the Brazilian Civil Aviation National Agency, ANAC (2019), air transport is the main form of transport used by Brazilians on interstate travel. With the objective to meet the growing demand for air transport and the demands associated with the 2014 FIFA World Cup and the 2016 Summer Olympics, some Brazilian airports went through a program of concessions, aiming the expansion, development, and improvement of air transport services. (ANAC, 2018).

88

The Belo Horizonte International Airport was included in the Brazilian program of concessions, and in 2013 it was granted. Since 2015, the BH Airport concessionaire handles the integral responsibility of the operation and management of the airport infrastructure.

According to the BH Airport website, their objective is to guarantee the best airport experience in Brazil to their passengers through the excellence of the services provided, offering more comfort, safety, besides several facilities, valuing the culture of Minas Gerais.

This study aims to identify, describe and analyze the in-

fluence of branding elements used to create the sense of place in the Belo Horizonte International Airport in the evolution of the quality of services perceived by passengers that are related to those elements. The specific aims are: (a) to present, as a case study, the Belo Horizonte International Airport (b) to analyze the reports of the Civil Aviation Secretariat.

Literature review

To understand the meaning of Sense of Place and its usage within airports, it is necessary to review the national and international literature on the main topics covered in this article. This chapter describes the primary topics about the definitions of Sense of Place and the issues surrounding the process of creating it in airports.

89

Sense of place meaning and creation

The building blocks to define a sense of place live on the idea that places consist of a space that experienced personal interaction and aggregated value with it (Tuan 1977). Agnew (1987) states that place can be considered on 'location', which refers to fixed coordinates on Earth, and 'locale', which relates to material settings such as the built/natural environment within which social relations are conducted.

However, Agnew uses the term 'sense of place' to refer

to the subjective and emotional attachments people have to the place. Kent (1993) believes that a knowledge of the place is grounded in those aspects of the environment which we appreciate through the senses and through movement: color, texture, slope, quality of light, the feel of the wind, the sounds, and scents carried by that wind.

Amsden *et al.* (2010) assert that connections to place can be forged through cumulative, direct experiences with features of life such as recreation, home life, or work. They can also rely on symbols of what a particular place represents. In this article, the sense of place will be considered as the feeling of being in a unique and specific place, created through physical and sentimental resources, which reflects the culture and landscape of this place.

90

Branding strategy as a tool to improve the user perception and create the sense of place

Traditional airport design practice was based on standardized formulas that calculate passenger and freight flow to improve transport efficiency. Airport terminals longed for being simply functional. Therefore, passengers used to consider airports as a stressful place for a very long time. Part of this is because most airports used to envision passengers as customers of Airlines, who had them as their customers. However, this reality is shifting as airports are changing from the equipment of boarding and landing, to

a commercial entity. (BOGICEVIC, 2014; CASTRO, 2015).

As commercial enterprises, airports' objective is to make a profit, which can be increased by improving operational efficiency and passenger satisfaction. (VOKÁČ *et al.*, 2017). According to Paternoster (2007), customer satisfaction with the airport experience can be significantly enhanced through a strategic and holistic approach to customer service and airport branding.

For Mikulic *et al.* (2008), service improvement can only be effective and efficient if it is based on an appropriate selection of attributes to be improved. In their study, they suggest that for airport services improvement the high priority attributes to be assigned are “comfort level of the building”, “offer of flights”, “offer of restaurants”, and “shopping possibilities”.

Airport managers are using airport branding elements to create a distinctive, memorable, and positive airport experience. These branding elements include: 1) the choice of food and beverage facilities; 2) retail shopping; 3) pricing policies; 4) artwork; 5) the architectural design; 6) the choice of services and amenities; 7) airport service staff, and 8) the airport logo and slogan. (TSE, 2009).

Paternoster (2007) suggests that Airports can improve customer experience by developing their own exclusive characteristics.

According to Castro (2015), airport branding that highlights local values can provide a great experience for tourists.

2.3 Sense of Place in airports

The Sense of Place occurs when an airport and its concessionaires enhance the passenger experience with a series of emotions, products, and designs that represent the spirit of their location. (HOLLAND, 2016)

At the SITA Air Transport Summit in Brussels, Robert O'Meara, Director, Media, and Communications for Airports Council International (ACI) explained that one of the approaches to create the sense of place is using the culture resorting on architecture, fixtures, objects, and experiences which define the region (GARCIA, 2015).

To create a sense of place, experiences and amenities must be planned for the traveler, revolving around shopping/retail, nature concepts, cultural exhibitions, education, entertainment, dining, business and personal services, and health and well-being amenities using elements like temperature, touch, light, sound, smell, cleanliness, safety, technology, architecture, interior design, culture, and access (FITZPATRICK, 2015).

Place-themed installations appear in numerous contemporary international airports since it is believed that it can evoke a sense of place and induce the passenger

to consume. Those installations include signifiers that point to the region's cultural groups, built environment, and physical landscape. He points that different tools are used to create a sense of place in airports, such as the architectural design (structure, footprints, local traditional architectural form, interior design), artworks, cultural artifacts, cultural symbols, natural and pseudo-natural settings even retail shops selling local goods. (HUBREGTSE, 2020)

Methodology

The methodology used in this research has two approaches: 1) the case study, and 2) the hypothesis test. The goal is to understand, in a more detailed way, how branding strategies have been used as a tool to promote the sense of place at Belo Horizonte International Airport. The Data was collected through the analysis of documents available on the airport's website and social media. The criteria used to categorize and identify those elements were based on the TSE (2009) research in which is defined by the eight branding elements. For this research, the elements analyzed were chosen according to the data available on the airport website, which are 1) the choice of food and beverage facilities; 2) retail shopping; 3) artwork; 4) the architectural design; 5) the choice of services and amenities.

To identify the branding elements' influence on the Evolution of the quality of services perceived by passengers, data was collected from the Permanent Passenger Satisfaction Survey made by the Civil Aviation Secretariat (SAC). The analyzed data covers the period from before (2013-2014) and after (2017-2020) the terminal renovation.

In our study, we consider only the categories (1) quantity and quality of food and beverage facilities, (2) quantity and quality of retail shopping, and (3) General satisfaction since those are the categories directly related to the aspects analyzed as a tool to create the sense of place.

94

3.1 Sense of place creation in airport: the case of Belo Horizonte International Airport

The Belo Horizonte International Airport is located in the city of Confins in the state of Minas Gerais, it was inaugurated in 1984, with the objective to support the growing passenger demand in the Belo Horizonte metropolitan region. In the early 2000s, the Airport replaced Pampulha Airport as civil aviation destination airport, becoming the primary airport in the region. It was structured initially to support the capacity of 5 million passengers.

The Belo Horizonte International Airport is the principal airport in the state of Minas Gerais, and the gateway of the city of Belo Horizonte. According to the Civil Aviation

Secretariat, currently, Belo Horizonte International Airport is one of the 5 principal Brazilian airports in the numbers of passengers handled. In 2013, aiming the airport expansion and structuring, the expansion maintenance and the exploitation of the airport infrastructure were the objects of privatization auction. Since 2015, the BH Airport concessionaire handles the integral responsibility of the operation and management of the airport infrastructure.

In 2015 the airport expansions began, the BH Airport made several improvements to the airport infrastructure increasing the mix of stores and services. In December of 2016, the BH Airport inaugurated the new Passenger Terminal with the capacity to process 22 million passengers per year, raising the quality of service to passengers.

95

The following are the analyzes about the branding elements identified at Belo Horizonte International Airport, used to create a sense of place. The criteria used to categorize and identify those elements were based on the TSE (2009) research in which he defines the eight branding elements. For this research the elements analyzed were chosen according to the data available on the airport website, which could be identified as:-

- 1) the choice of food and beverage facilities
- 2) retail shopping

- 3) artwork
- 4) the architectural design
- 5) the choice of services and amenities.

Food and Beverage

Belo Horizonte International Airport currently has 33 options for Food and Beverage establishments, among which 11 stores have been identified as having connotative characteristics related to the culture and culinary of Minas Gerais, being identified by the following characteristics:

- 1) By the enterprise name which alludes to the city of Belo Horizonte or the state of Minas Gerais.
- 2) By the enterprise architecture and design that brings local elements of culture and architecture.
- 3) By the product offered, which include local typical foods or local brands.

The Figures 1 and 2, exemplify the food and beverage stores, in the Belo Horizonte International Airport, which have the characteristics above.



Figura 1 | Cozi Minas, a restaurant located in the international departure lounge, with design, products and name related to the local culture.

Source: Bh Airport Website.



Figura 2 | L'orizzonte Pizzeria Artesanal, a handmade pizzeria located next to the check-in 1, with design, products and name related to the local culture.

Source: BH Airport social media Instagram.

Retail Outlets

Belo Horizonte International Airport currently has 41 options for retail outlets, among which 10 stores have been identified as having connotative characteristics related to the culture of Minas Gerais, being identified by the following characteristics:

- (1) By the enterprise name which alludes to the city of Belo Horizonte or the state of Minas Gerais;
- (2) By the enterprise architecture and design that brings local elements of culture and architecture;
- (3) By the product offered, which includes local brands or souvenirs related to the state of Minas Gerais.

The Figure 3, exemplify the retail outlets, in the Belo Horizonte International Airport, which have the characteristics above.



Figura 3 | Leve Minas Empório, a store at the domestic departure lounge with design, products and name related to the local culture.
Source: BhAirport Website.

Architectural Design

The Belo Horizonte International Airport, during the expansion, developed the Praça Mineira represented in Figure 4. It's a 3,000sq m zone dedicated to local and regional concepts. The visual identity of the Praça Mineira aimed to reflect the culture and heritage of Minas Gerais, which is known for its architecture and colonial art in historical cities.



Figura 4 | Praça Mineira, a commercial zone dedicated to the regional concepts, next to the main access.

Source: BhAirport Website.

Artworks

Throughout the Airport Terminal, it is possible to identify some sculptures or paintings by local artists or with a theme related to Minas Gerais culture, strengthening the creation of Sense of Place in the Confins Airport.

The Figure 5 is one example of local art exposed at the Belo Horizonte International Airport.



Figura 5 | Local artwork "Voar" by the local artist Fernando Pacheco.
Source: BhAirport social media Instagram (2019)

The social media have been largely used by the BhAirport concessionaire, with the objective to reinforce the sense of place and establish the image of the airport. On Instagram, the posts address issues such as communication-related to improvements in the airport, tourists' activity tips in the state of Minas Gerais, and local cuisine recipes, as illustrated in Figure 7.



Figura 7 | Posts of BhAirport on social media Instagram – on the left, a local recipe, on the right, a tourist guide to the main historical towns of Minas Gerais.

Source: BhAirport social media Instagram (2020)

The research is done through direct observation, and face-to-face interviews conducted in the departure lounges. The interviews are conducted through the application of a questionnaire about various indicators related to the infrastructure, services, and processes to which the passenger has been submitted. The evaluation of the indicators is done by assigning a score on a 5-point Likert scale, being them (1 = very bad / 2 = poor / 3 = Regular / 4 = good / 5 = very good).

Data collection returned samples of consumer satisfaction quarterly indexes about quantity and quality of trade, quantity, and quality of restaurants and overall satisfaction. To evaluate the evolution of the impact of the terminal renovation on these rates, it was possible to apply the mean difference in populations with unknown and different variances t-Student hypothesis test using the collected data from the periods of 2013 and 2014, which is before the implementation, and the period of 2017 to 2020, which is after the implementation, as illustrated in Table 1 and 2.

Passenger evaluation index of Belo Horizonte International Airport - SAC				
Period		Quantity and quality of trade	Quantity and quality of restaurants	Overall satisfaction
Before the implementation	1° trimester 2013	3,3	3,1	3,5
	2° trimester 2013	3,46	3,32	3,9
	3° trimester 2013	3,3	3,16	3,73
	4° trimester 2013	3,13	2,97	3,58
	1° trimestre 2014	3,1	3,11	3,47
	2° trimestre 2014	3,49	3,38	3,31
	3° trimestre 2014	3,4	3,33	3,71
	4° trimestre 2014	3,32	3,36	3,81
	Mean	3,31	3,22	3,63

Table 1 Passenger evaluation index of Belo Horizonte International Airport before the implementation.

Source: Elaborated by the Authors using data from SAC.

Passenger evaluation index of Belo Horizonte International Airport - SAC				
Period		Quantity and quality of trade	Quantity and quality of restaurants	Overall satisfaction
After the implementation	1° trimester 2017	3,73	3,85	4,42
	2° trimestre 2017	3,99	4,1	4,47
	3° trimester 2017	4,05	4,05	4,49
	4° trimester 2017	4,03	3,96	4,48
	1° trimestre 2018	3,94	4,03	4,62
	2° trimestre 2018	4,02	3,98	4,61
	3° trimestre 2018	4,13	4,11	4,61
	4° trimestre 2018	4,08	4,2	4,61
	1° trimestre 2019	4,09	4,2	4,65
	2° trimestre 2019	4,01	4,13	4,6
	3° trimestre 2019	4,18	4,18	4,55
	4° trimestre 2019	4,27	4,14	4,57
	1° trimestre 2020	4,31	4,27	4,45
	Mean	4,06	4,09	4,55

Table 2 Passenger evaluation of Belo Horizonte International Airport after the implementation.

Source: Elaborated by the Authors using data from SAC.

To compare means with the proposed hypothesis test, it is needed to follow the step-by-step below (MORETTIN, 2010):

1. Formulate two hypotheses, the first being the null hypothesis H_0 and the second being the alternative hypothesis H_1 . As we want to know if the terminal renovation has increased the average satisfaction rates, the following hypotheses are formulated:

$$\begin{cases} H_0: \mu_{after} - \mu_{before} = 0 \rightarrow \mu_{after} = \mu_{before} \\ H_1: \mu_{after} - \mu_{before} > 0 \end{cases}$$

108

2. Set a significance level α , which measures the uncertainty of the test. For this evaluation, it was adopted:

$$\alpha = 5\% = 0,05$$

3. Estimate the t-Student distribution variable:

$$t_{calc} = \frac{\bar{x} - \mu}{s_{\bar{x}}} = \frac{(\bar{x}_{after} - \bar{x}_{before}) - (\mu_{after} - \mu_{before})_{H_0}}{s_{\bar{x}}} = \frac{\bar{x}_{after} - \bar{x}_{before}}{s_{\bar{x}}}$$

$$s_{\bar{x}} = \sqrt{\frac{s_{after}^2}{n_{after}} + \frac{s_{before}^2}{n_{before}}}$$

$$s_{period}^2 = \frac{\sum_{i=1}^{n_{period}} (x_{period\ i} - \bar{x}_{period})^2}{n_{period} - 1}$$

Where t is the t-Student distribution variable and s is the estimate of the standard deviation

4. Refer the critical value within the t-Student table, adopting the previously fixed significance level, in addition to the following degree of freedom:

$$\phi = \left[\frac{\frac{s_{after}^2}{n_{after}} + \frac{s_{before}^2}{n_{before}}}{\frac{s_{after}^2}{n_{after}} + \frac{s_{before}^2}{n_{before}}} - 2 \right]$$

5. Compare the calculated values with the critical value; this comparison will lead to the following decision:

$$\begin{cases} \text{If } t_{calc} > t_{\phi,\alpha}: \text{Reject - if } H_0, \text{ adopt - if } H_1 \\ \text{Else: } H_0 \text{ can't be rejected} \end{cases}$$

109

Results

As presented in the case study, many strategies have been implemented at the Belo Horizonte International Airport, to combine the local culture to the airport's identity. It is clear that, in the expansion project of the Belo Horizonte International Airport, branding elements were used to create the Sense of Place, exemplified by the Figures 1 to 7.

The analysis of the passenger's evaluation was made through the hypothesis test. For each satisfaction index, the hypothesis test was performed, evaluating rates before and after terminal renovation. The results of the hypothesis test rejected the null hypothesis for all indexes compared, as illustrated in Table 3. Thus, it can be concluded that there was a significant improvement in the means of both indexes.

110

The means improvement in the passenger evaluation, according to the score indicator used by the National Secretariat of Civil Aviation, suggests that in all indexes compared, the passenger satisfaction changed from regular to good.

Since those indexes are directly related to the branding elements used in the airport intervention the hypothesis "the Sense of Place creation can improve the perception of the passenger about the quality of the airport" is confirmed. However, it is necessary to take into account that other interventions were made at the airport, in addition to the implementation of the branding elements.

Results of the hypothesis test							
Index	Variance Before Retirement	Variance After Reform	Degree of Freedom	Standard Deviation of The Difference of Means	T calculated	Critical Value	Null Hypothesis
SBCF: quality and quantity of trade	0,0199714	0,0219	9	0,064661	11,4443	1,8331	Rejected
SBCF: Quantity and quality of restaurants	0,0388286	0,013758333	8	0,076889	6,047686	1,8595	Rejected
SBCF: General Satisfaction	0,0199714	0,006366667	8	0,054646	23,05755	1,8595	Rejected

Table 3: Results of the application of the hypothesis test for the increase of averages of satisfaction indexes. Both indexes increased their means after the terminal renovation.

Conclusion

This article discusses how branding elements can promote the sense of place in airports, enhance the passenger experience, and lead to service improvement, therefore contributing to the airport profit. The research was focused on the Belo Horizonte International Airport, identifying the elements, and relating them to the increase in customer satisfaction rates.

A hypothesis test was applied to identify the difference in means of passenger satisfaction indices between the

periods before and after the implementation of elements creating a sense of space at the Airport. The results showed that there was a significant increase in the average of the evaluation between the periods. One explanation to this is that the branding elements used to promote the sense of place at the terminal renovation process contributed, directly or indirectly, to the service quality enhancement.

112

This work may be continued with field search to make a deep analysis of how each element of the airport contributes to the sense of being within the Minas Gerais state, as well as the local culture and cuisine. The field search can also contribute to identifying if all the branding elements, which couldn't be evaluated by the airport website and social media information, including the pricing policies, the airport staff, and the airport logo and slogan, are used by the Belo Horizonte International Airport.

The article may benefit the airport industry because it clearly explains which components and elements might be used on airport architecture and design to provide a sense of place in Brazilian airports, which is useful information to the current context of privatization in the country.

References

Agnew, J. A. (1987) **Place and Politics: The Geographical**

Mediation of State and Society. London: Allen and Unwin.

Amsden, Benoni & Stedman, Richard & Kruger, Linda. **The Creation and Maintenance of Sense of Place in a Tourism-Dependent Community**. 2010.

ANAC. **Setor Aéreo apresenta crescimento em 2018**. 2019 Available at: <https://www.anac.gov.br/noticias/2019/setor-aereo-apresenta-crescimento-em-2018>

ANAC. **Concessões**. 2018. Available at: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>

ARIFFIN, Ahmad Azmi M.; YAHAYA, Mohd Fahmi. The relationship between airport image, national identity and passengers delight: A case study of the Malaysian low cost carrier terminal (LCCT). **Journal of Air Transport Management**, v. 31, p. 33-36, 2013.

BOGICEVIC, Vanja. **The effect of airport servicescape features on traveler anxiety and enjoyment**. 2014.

CASTRO, Rafael Teixeira. **BRANDING DE AEROPORTOS COMO FERRAMENTA DE PROMOÇÃO DE DESTINOS TURÍSTICOS**. 2015. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

FARCHAUS, Kirstin S. **Relief Airport: [Re] Incorporating Sense of Place and Wonder Into Airport Terminal Design**. 2012.

Doctoral Thesis. University of Cincinnati.

Fitzpatrick, Lisa. **Creating “Sense of Place” in Today’s Airports: Elevating the Traveler Experience, Increasing Airport Revenue.** Sodexo: Innovations 2 Solutions, 2015

Garcia, Marisa. **Sense of Belonging: The Pleasure of Local at the Airport.** Ambience, Brussels 19 June. 2015. Available at: <https://apex.aero/2015/06/19/sense-of-place-airport>

HOLLAND, Jason. **Sense of Place: Selecting the Winning Experiences From Across the World.** The Moodie Davitt Report, 2016

HUBREGTSE, Menno. **Wayfinding, Consumption, and Air Terminal Design.** Routledge, 2020.

MARTÍN-CEJAS, Roberto Rendeiro. **Tourism service quality begins at the airport.** *Tourism Management*, v. 27, n. 5, p. 874-877, 2006.

MIKULIC, Josip; PREBEŽAC, Darko. Prioritizing improvement of service attributes using impact range-performance analysis and impact-asymmetry analysis. **Managing Service Quality**, v. 18, n. 6, p. 559-576, 2008.

MORETTIN, Luiz Gonzaga. **Estatística básica: probabilidade e inferência: volume único.** Pearson Prentice Hall, 2010.

NGHIÊM-PHÚ, Binh; SUTER, Jillian Rae. Airport image: an exploratory study of McCarran international airport. **Journal of Air Transport Management**, v. 67, p. 72-84, 2018.

PATERNOSTER, Joanne. Excellent airport customer service meets successful branding strategy. **Journal of Airport Management**, v. 2, n. 3, p. 218-226, 2008.

RYDEN, Kent C. **Mapping the invisible landscape: Folklore, writing, and the sense of place**. University of Iowa Press, 1993.

SKORUPSKI, J. **Airside and Landside Modelling for Determining Airport Capacity**. In: VIENNA CONFERENCE ON MATHEMATICAL MODELLING, 6, 2009, Vienna. Proceedings Vienna: Vienna University of Technology, Full Papers CD Volume.

TSE, I. A. **An Empirical Study of Airport Branding at Selected Canadian International Airports**. 2009. (MBA). University of Calgary, Calgary, Canadá.

TUAN, Yi-Fu. **Space and place: The perspective of experience**. U of Minnesota Press, 1977.

VOKÁČ, Roman; LÁNSKÝ, Milan; SZABO, Stanislav. **The Dependence of Airport Profit on Passenger Satisfaction**

and Operational Efficiency. **MAD-Magazine of Aviation Development**, v. 5, n. 2, p. 11-14, 2017.

WATTANACHAROENSIL, Walanchalee; SCHUCKERT, Markus; GRAHAM, Anne. An airport experience framework from a tourism perspective. **Transport reviews**, v. 36, n. 3, p. 318-340, 2016.

A QUESTÃO HABITACIONAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE ¹

Bruna Camila Lima de Almeida²
Cristina Pereira de Araujo³

DOI: DOI 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p117

Resumo

Este artigo tem como objetivo avaliar os conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) na Região Metropolitana do Recife (RMR). Observa se estão inseridos na malha urbana ou se repetem a lógica de programas anteriores, cuja inserção ocorria em áreas periurbanas. Para tanto, o artigo trata da questão habitacional, aborda o PMCMV na RMR e avalia a relação déficit habitacional x unidades construídas. Conclui que houve um diminuição do déficit e que a inserção é 100% urbana.

Palavras-chave: Habitação social. Planejamento urbano. Progra-

1. Esse artigo toma por base a dissertação de mestrado de Bruna Almeida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), sob orientação de Cristina Pereira de Araujo.

2. Arquiteta pela UFPE, Mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFPE.

3. Mestre e Doutora pela FAUUSP, Professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) e do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPE.

THE HOUSING ISSUE IN THE METROPOLITAN REGION OF RECIFE

Abstract

This paper intends to evaluate the new housing units produced by the housing program Minha Casa Minha Vida, in a group of cities in Brazil that makes the Metropolitan Region of Recife. The urban insertion here is studied in comparison to solutions adopted in previous programs. The study addresses the housing issue and analyses the housing deficit x housing units relation in the cities. It concludes that the housing deficit has diminished and the new housing units are in urban areas.

Keywords: Housing programs. Recife's Metropolitan Region. Social housing. Urban planning

EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA EM LA REGIÓN METROPOLITANA DE RECIFE

Resumen

Ese artículo toma la Región Metropolitana de Recife (RMR), uno conjunto de ciudades en Brasil, para evaluar la inserción de nuevos conjuntos habitacionales del Programa Minha Casa Minha Vida en relación con las soluciones vistas en programas anteriores. El artículo estudia el tema de la vivienda y evalúa la relación entre déficit habitacional y nuevas unidades de habitación en las ciudades de la RMR. Concluye que hubo una reducción del déficit y las nuevas unidades están en áreas urbanas.

Palabras-claves: Programas de vivienda. Región Metropolitana de Recife. Urbanismo Vivienda social.

Introdução

A Constituição Federal reconhece a moradia como um direito social em seu artigo 6º, assim como o documento referente aos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1991 da Organização das Nações Unidas (ONU) e a Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948. Desse modo, o reconhecimento da moradia digna enquanto direito entra em conflito com o crescente índice de déficit habitacional observado no Brasil. Como forma de garantir o direito à moradia, diferentes governos adotaram políticas públicas que promoveram a construção de novas unidades habitacionais. No entanto, nem sempre em localizações adequadas, geralmente distantes do centro e do acesso a comércio e serviços.

Buscando compreender a relação das políticas públicas de cunho habitacional e a promoção de moradia digna, o artigo visa traçar um panorama dos programas habitacionais, além de compreender sua relação com o fator localização, entendido como a relação entre a habitação e os centros de comércio, trabalho, lazer e outras sub-centralidades, como aponta Villaça (2001). O artigo foi desenvolvido em duas partes. Na primeira parte, é traçado um percurso histórico da promoção de moradia social no Brasil com base na periodização proposta por Cardoso (2017a; 2017b), que divide a intervenção do Estado na moradia em escala nacional em cinco momentos diferen-

tes: 1850 – 1930, que denominaremos da era Pré-Vargas; 1930 – 1964, Era Vargas; 1964 – 1986, Ditadura Militar; 1986 – 2003, Redemocratização; e 2003 – 2016, Governos Lula – Dilma. Essa periodização também foi utilizada para estudar a moradia social na RMR.

Já na segunda parte foi feita uma análise focalizada no Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), mais recente política pública realizada nacionalmente e que tinha entre seus objetivos, de acordo com a cartilha divulgada pela Caixa Econômica Federal (CEF, 2009), a redução do déficit habitacional a longo prazo. A produção habitacional do PMCMV para a faixa 1, que atende famílias com renda mensal de até R\$1.395,00, de acordo com o próprio documento, foi mapeada e quantificada.

Esses mapas destacam quais outros usos ou equipamentos públicos estão presentes no seu entorno, a fim de evidenciar a localização das novas moradias e sua relação com os demais usos do solo no intuito de verificar se a premissa de que os conjuntos habitacionais são construídos fora do perímetro urbano, ou em suas franjas, distantes das ofertas de serviço, comércio e equipamentos públicos, se mantém. As figuras que mostram a produção habitacional foram produzidos a partir do Atlas de Desenvolvimento Humano da RMR e do google earth pro com dados disponibilizados pela Caixa Econômica Federal. A localização dos novos conjuntos foi analisada

considerando a sua proximidade de acesso ao transporte público e usos comerciais, de serviços e institucionais, a uma distância caminhável, num raio de 500 m. O trabalho foi realizado de modo a responder à pergunta: o PMCMV conseguiu cumprir seus objetivos de diminuir o déficit habitacional e promover moradia digna na RMR, se comparado com os programas habitacionais anteriores?

As políticas de habitação social em perspectiva histórica

O Brasil passou por um processo de urbanização acelerado, que teve como consequências relevantes para o estudo da habitação social, o aumento populacional urbano que extrapolou, e muito, a oferta de moradia. Desde o final do século XIX, diferentes intervenções estatais ocorreram para regular ou promover a habitação, especialmente a partir da década de 1960, incluindo também a habitação social. Para uma descrição das diferentes medidas adotadas por diferentes governos do País em relação à questão habitacional, adotou-se a periodização apontada por Cardoso (2017a; 2017b). Ela é dividida em cinco momentos (Quadro. 1), tendo como marco o governo vigente em cada período e as soluções adotadas para promover novas unidades habitacionais ou regulamentar a moradia. A periodização proposta evidencia as diferentes formas de pensar a questão da moradia, a partir de uma realidade social.

Momento	População (última década)	Contexto Histórico	Características Gerais	Política Habitacional
1850- 1930	30.635.605	Crise da habitação após crescimento populacional urbano	aumento da população urbana e reformas de cunho higienistas	Lei de Terras
1930- 1964	70.992.343	Era Vargas	Início de uma intervenção estatal na produção de moradia popular e para classe média	Política dos Institutos de Aposentaria e Pensão (IAP) e Fundação da Casa Popular (FCP)
1964- 1986	121.150.573	Ditadura militar	Habitação social como forma de manter a população satisfeita para evitar manifestações populares; <i>boom</i> imobiliário	Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e Banco Nacional de Habitação (BNH)
1986- 2003	165.590.693	Redemocratização e neoliberalismo econômico	Descentralização das políticas públicas nacionais e instabilidade política	Descentralização em nível nacional e avanços em níveis locais
2003- 2016	190.560.799	Governos de Lula e Dilma Rousseff	Retorno às políticas habitacionais após descentralização	Programa Minha Casa, Minha Vida

Quadro 1 | As políticas habitacionais no Brasil em perspectiva histórica.

Fonte: Dados retirados do IBGE e de Cardoso (2017a; 2017b).

A produção habitacional através de políticas públicas no recorte espacial adotado, a Região Metropolitana do Recife (RMR), também pode ser entendido com base nessa periodização, porém com algumas considerações, visto que ela foi pensada para o contexto nacional. Enquanto no primeiro momento (1850-1930), a qual denominamos de Era pré-Vargas, o Brasil começava a identificar uma crise na moradia e aumento de ocupações irregulares (CARDSOSO, 2017a), a principal característica encontrada na RMR era a incipiente urbanização.

Na era pré-Vargas não foi constatada nenhuma política habitacional de fato, evidenciando-se, no entanto, as reformas higienistas de expulsão da população mais pobre das áreas centrais, sobretudo dos grandes centros da época, como São Paulo e Rio de Janeiro, onde já se observava um aumento do fluxo populacional (BONDUKI, 2004). A principal mudança social desse período foi o fim do regime escravocrata com a assinatura da Lei Áurea de 1888. A população recém-liberta, que não contou com nenhuma política ou forma de inserção na sociedade, obviamente também não teve acesso à moradia, restando-lhe a auto-construção em ocupações irregulares nas áreas urbanas, para onde se deslocava à procura de trabalho.

Por outro lado, a Lei de Terras (Lei 601 de 18 de setembro de 1850) institucionalizava a propriedade privada e a destituição do trabalhador do seu meio de subsistência:

“apenas as pessoas brancas, puras de fé e senhores de escravos poderiam se candidatar à aquisição de terras” (ARAUJO, 2011, p.56). A combinação Lei de Terras, por seu caráter excludente, e Lei Áurea, por abandonar o ex-escravo à sua própria sorte, foram as grandes responsáveis pelo imenso contingente populacional que se dirigiu às cidades e nelas, não encontrou alternativa de trabalho e tampouco, de moradia.

Em escala regional, o período pré-Vargas se caracterizou pela expansão do território do Recife, que deixou de ser vila e passou a ser reconhecida como cidade (Alves, 2009). Durante esse período, Freyre (1936) aponta o surgimento dos mocambos, habitações improvisadas construídas pelos próprios habitantes nos entornos da cidade e em áreas alagáveis como forma de acesso à moradia. Os mocambos já ocupavam os mangues de Recife desde o século XVII e, assim como aconteceu nacionalmente, com a abolição da escravatura eles passaram a se multiplicar, ocupando não só os mangues e planícies alagáveis, como também as áreas de morros (AGUIAR; ARAUJO, 2020).

Já na era Vargas, que compreende até o governo de Juscelino Kubistchek, a provisão de habitação já estava aquém do aumento populacional nas cidades. Nesse período, de 1930 a 1964, a população saltava de cerca de 30 milhões para quase 71 milhões de habitantes. O Governo Federal

criou dois programas que foram as primeiras experiências de políticas que promoveram a produção habitacional até então: a política dos Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAP) e a Fundação da Casa Popular (FCP). Durante esse período, a produção habitacional se concentrou no governo do presidente Getúlio Vargas (1930-1945).

A política dos Institutos de Aposentadoria e Pensão buscava fornecer vantagens na aquisição de imóvel para os seus associados, em sua maioria pertencentes à classe média. Bonduki (2004) mostra que os institutos tinham três planos diferentes de modo que o **plano A** visava a compra ou locação de novas unidades habitacionais; o **plano B** a aquisição do terreno para construção de moradia e o **plano C**, empréstimos para fins de moradia com condições especiais de pagamento. Já a Fundação da Casa Popular tinha como público-alvo uma população de menor renda, não contemplada pela política dos Institutos de Aposentadoria e Pensão.

Ambos os programas tiveram atuação no Recife e somaram a produção de 5.197 novas casas, segundo dados levantados por Lacerda (1990). Soma-se a essa produção a iniciativa local preconizada pelo Serviço Social Contra o Mocambo e pela Liga Social Contra o Mocambo, criada em 1939 e que, com o discurso higienista, promoveu a retirada dos mocambos de áreas centrais com interesse

de expansão do mercado imobiliário (AGUIAR; ARAUJO, 2020).

O Serviço Social Contra o Mocambo construiu 5.000 novas casas resultando em uma produção de moradia social maior do que a que foi promovida pelos programas do Governo Federal. Assim, o Serviço Social Contra o Mocambo foi a iniciativa que mais produziu no período, superior 4.360 unidades habitacionais produzidas pelos Institutos de Aposentadoria e Pensão e às 837 unidades habitacionais construídas pela Fundação da Casa Popular, que em tese atenderia a população de menor renda (LACERDA, 1990).

126

A produção popular de moradia através de programas do governo voltaria somente no período da ditadura militar (1964-1985). Este foi o período marcado pelo Sistema Financeiro de Habitação e um de seus principais executores, o Banco Nacional de Habitação (BNH). O BNH foi, até então, o maior programa de produção habitacional popular do País, responsável pela criação de 4,5 milhões de unidades habitacionais em todo território nacional (LACERDA, 1990). O programa trazia algumas iniciativas voltadas para as populações de renda mais baixa, mas também tinha sua vertente direcionada para a classe média, como o Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados (Profilurb).

Esse também foi o período em que se institucionalizou a Região Metropolitana do Recife (RMR), formada inicialmente pelos municípios de Olinda, Paulista, Igarassu, São Lourenço da Mata, Itamaracá, Moreno, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Recife. Atualmente a RMR é composta por 15 municípios, tendo sido adicionados Abreu e Lima, Araçoiaba, Camaragibe, Goiana e Itapissuma.

A população da RMR também era crescente nesse período, variando entre 1.240.500 na década de 1960 a 2.348.200 habitantes na década de 1980. A produção do BNH na RMR para a classe de menor renda, como explica Souza (2007), foi realizada principalmente por três iniciativas ou sub-programas: o Programa de Erradicação de Sub-habitação (Promorar); a Companhia de Habitação (Cohab) e o Programa de Financiamento da Construção, Conclusão e Ampliação ou Melhoria da Habitação de Interesse Social (Ficam). De acordo com levantamento de Souza (2007), essas iniciativas do BNH somaram 94.934 novas unidades habitacionais sendo parte localizada em área urbana e parte não (Figura 1), corroborando com a afirmação de que os conjuntos habitacionais desta época eram localizados em áreas ainda não urbanizadas e portanto, distantes dos demais usos que compõem a cidade. Lacerda (1990) apontou que o déficit da RMR nesse período era de 168.100 moradias, de modo que aproximadamente 45,53% deste déficit foi atendido

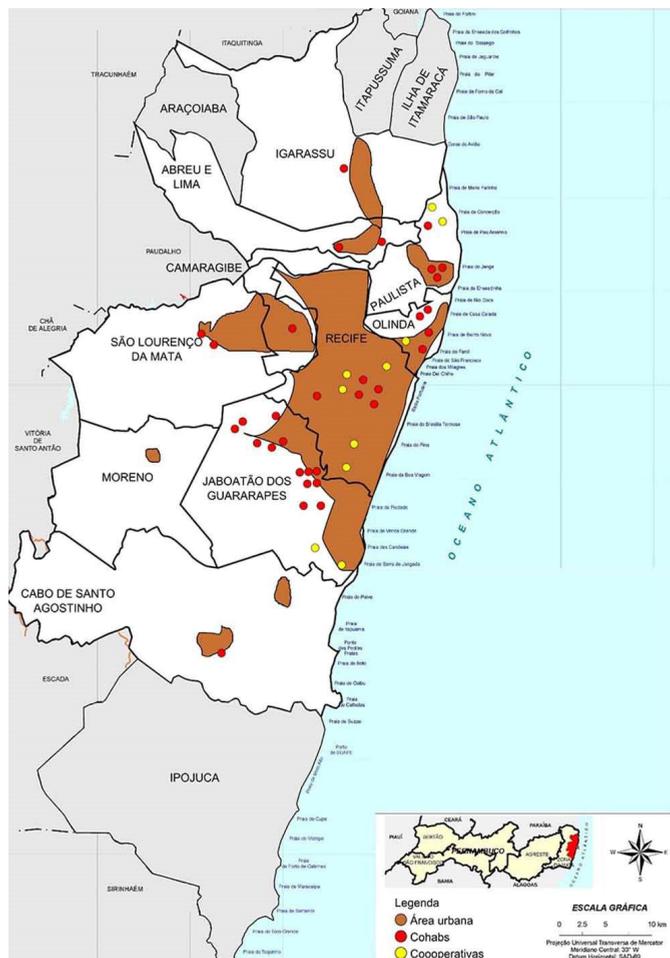


Figura 1 | Localização e empreendimentos do BNH na RMR.

Fonte: Elaborado a partir do Atlas do Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana do Recife e de dados de Souza (1990).

O BNH funcionou até 1985, ano em que a Ditadura Militar chegou ao fim, e foi iniciado o processo de retorno à democracia. Após a redemocratização, Cardoso (2017a; 2017b) explica que houve uma descentralização das políticas públicas em nível federal. Assim, as principais contribuições desse período para a questão da moradia foram em relação à legislação e iniciativas locais, principalmente em escala municipal. Na RMR, a iniciativa que se destaca é a criação das 27 Zonas Especiais de Interesses Sociais (ZEIS) no Recife pelo Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesses Sociais (PREZEIS). A próxima política pública de produção de habitação social veio apenas em 2009, com a criação do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

129

O Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV e sua atuação na região metropolitana do recife (RMR)

O último momento da periodização adotada é referente aos anos de 2003-2016 e teve como principal resultado a implantação do PMCMV em 2009. Em sua cartilha, consta como um de seus objetivos, ser uma resposta às demandas observadas no Plano Nacional de Habitação (PlanHab) (2009), que elaborou um estudo habitacional mais abrangente, a partir da construção de um panorama da situação da moradia no Brasil, considerando o seu elevado déficit. O PlanHab tem um importante papel para a questão da moradia, por se voltar a pensar em políticas

públicas de cunho habitacional no país, depois de um longo período de suas descentralizações. Assim, ter um programa de produção de moradia derivado dos resultados apontados no PlanHab era visto como promissor.

No entanto, o Programa Minha Casa Minha Vida acabou por assumir o protagonismo e passou a ser visto como a política habitacional do período. O cenário de crise econômica mundial, deflagrado pela crise do mercado de hipotecas americano (HARVEY, 2011), conduziu o governo Lula a uma mudança de estratégia na política habitacional, buscando aquecer o mercado imobiliário e a indústria da construção civil, por meio do lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida.

130

Para Bonduki (2009) e Meyer (2014), os interesses do mercado imobiliário eram incompatíveis com a diminuição do déficit habitacional e a promoção do direito à moradia digna, em que pese que a cartilha de lançamento do PMCMV enfatizasse a preocupação com a produção de habitação social para famílias de baixa renda, em conformidade com o que previa o Plano Nacional de Habitação (2009). No entanto, em que pesem as considerações dos autores, avalia-se que, houve, de fato, uma produção robusta do Programa para a faixa 1, com renda familiar até R\$ 1.395,00, faixa que majoritariamente compõe o déficit habitacional.

Em escala nacional, a produção do PMCMV faixa 1 foi de 1.430.306 novas moradias até 2018, de acordo com dados disponibilizados pela Caixa Econômica Federal (2018), o que torna a política pública que promoveu construção de novas unidades habitacionais mais relevante no país desde o BNH. Apesar de numerosa, essa produção ainda foi muito inferior aos dados divulgados de déficit habitacional nacional pela Fundação João Pinheiro (FJP) (2013), calculado em 6.940.691 domicílios, a partir dos dados censitários de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Desse total, aproximadamente 70,2% dos domicílios, segundo o IBGE (2010) é composto pela população atendida pela faixa 1 do PMCMV.

A Fundação utiliza uma metodologia própria para encontrar os dados de déficit habitacional, calculados a partir dos dados censitários do IBGE. Dentro dos resultados de domicílios e de população encontrados no IBGE, a FJP considera, para o cálculo dos déficits, as seguintes categorias: (i) domicílios improvisados; (ii) domicílios rústicos, caracterizados por habitações precárias; (iii) coabitação, ou seja, quando um residente ou uma família vivem em um cômodo de uma residência de outra pessoa; (iv) quando não há compatibilidade entre a renda familiar daquela residência e o aluguel ou condição de moradia.

De acordo com a Fundação, os 15 municípios que compõem a RMR possuem um déficit habitacional de 94.227 domicílios para a população de zero a três salários mínimos, majoritariamente atendida pela produção da faixa 1 do PMCMV (Tabela 1). Para comparação dos índices de

déficit entre as cidades, a Fundação João Pinheiro utiliza o déficit relativo, calculado a partir da divisão do déficit total pela quantidade de domicílios permanentes daquele município, de modo a tornar mais equânime a comparação entre cidades com diferentes realidades. Por este cálculo, a cidade da RMR com maior índice de déficit relativo é Igarassu, seguido de Abreu e Lima, São Lourenço da Mata, Camaragibe e Moreno.

132

Cidade	População (2010)	Domicílios Permanentes (2010)	Déficit (2010)	Déficit Relativo (2010)	Déficit (0-3 salários mínimos)
Abreu e Lima	94.429	24.584	3.145	7,82	1.971
Araçoiaba	18.156	4.385	847	5,18	566
Cabo de Santo Agostinho	185.025	29.827	7.357	4,05	4.484
Camaragibe	144.466	38.714	4.967	7,79	3.042
Goiana	75.644	17.417	3.221	5,41	1.648
Igarassu	102.021	27.486	3.263	8,42	1.968
Ilha de Itamaracá	21.884	4.405	835	5,28	590
Ipojuca	80.637	12.080	3.858	3,13	2.185
Itapissuma	23.769	4.809	961	5	598
Jaboatão dos Guararapes	644.620	130.185	23.328	5,58	15.493
Moreno	56.696	12.103	1.740	6,96	1.072
Olinda	377.779	90.276	15.611	5,78	9.676
Paulista	300.466	76.358	11.215	6,81	7.297
Recife	1.537.704	362.023	62.687	5,78	41.463
São Lourenço da Mata	102.895	26.729	3.422	7,81	2.174
Total	3.766.191	861.381	146.457	-	94.227

Tabela 1 | Dados do censo demográfico de 2010 e do déficit habitacional na RMR.

Fonte: Fundação João Pinheiro (2018).



Figura 2 | Localização e produção do PMCMV (faixa 1) na RMR

Fonte: Elaborado a partir do Atlas do Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana do Recife e de dados da Caixa Econômica Federal.

Dos 15 municípios da RMR, 11 tiveram, ou estão previstos para ter, novas unidades habitacionais construídas pelo PMCMV. São eles: Abreu e Lima; Cabo de Santo Agostinho; Igarassu; Ilha de Itamaracá; Ipojuca; Jaboatão dos Guararapes; Moreno; Olinda; Paulista; Recife e São Lourenço da Mata (Figura 2). Essa produção, localizada em área urbana, ocorreu de modo diferente em cada cidade e somou 7.079 novas Unidades Habitacionais (UHs) construídas e 9.608 unidades em construção ou previstas em toda a região, de acordo com os dados disponibilizados pela Caixa Econômica Federal (2018). Os dados foram analisados para toda a Região Metropolitana e, também, em cada município que teve a produção habitacional já entregue ou prevista para a faixa 1 do Programa⁵.

A cidade que mais se destacou na produção de novas unidades habitacionais pelo PMCMV foi Abreu e Lima, com cinco conjuntos habitacionais já entregues e a uma distância de, aproximadamente, 1,40 Km do centro. Essa produção gerou uma quantidade de 2.304 unidades habitacionais, resultando em uma produção superior ao déficit municipal calculado pela Fundação João Pinheiro, que é de 1.971 unidades. Este foi o único município da RMR em que a produção de novas unidades foi superior

5. Para todos os municípios, os dados de unidades habitacionais foram obtidos junto à Caixa Econômica Federal (2018).

ao déficit. Além disso, a produção em Abreu e Lima também se destacou por sua inserção urbana (Figura 3), sendo próximo de serviços, comércio e linhas de transporte público, considerando um raio de 500m caminhável a pé ⁶. Dos casos estudados na RMR, essa foi a experiência mais positiva e que mais contrastou com os empreendimentos para moradia social construídos em programas habitacionais anteriores.



Figura 3 | Mapa de localização dos conjuntos habitacionais entregues em Abreu e Lima

Fonte: Elaborado no Google Earth Pro, a partir de dados da Caixa Econômica Federal.

6. O raio de 500m foi considerado como parâmetro a partir da observação do trabalho de autores como Farr (2013) e Gehl (2014) que defendem ser uma distância ideal de caminhabilidade entre a residência e o acesso aos demais serviços de um bairro/cidade, na lógica do fator localização defendido por Villaça (2001).

Em todos os municípios estudados, a implantação dos novos conjuntos habitacionais ocorreu dentro da malha urbana. Dentre esses, destaca-se Cabo de Santo Agostinho, que ainda não concluiu seu grande conjunto habitacional, com seis prédios e 2.620 unidades habitacionais (que atenderia a aproximadamente 60% do déficit do município), a apenas 2,1km do centro, mas, certamente, em área de expansão urbana, já que não se constata equipamentos e serviços no seu entorno, considerando o raio de 500m do empreendimento (Figura 4).

136



- Empreendimentos não entregues
- 1. Habitacional Governador Eduardo Campos
- Raio de 500m do empreendimento
- Escola
- Praça
- Igreja
- Restaurante

Figura 4 | Mapa de localização de conjunto habitacional previsto no Cabo de Santo Agostinho
Fonte: Elaborado no Google Earth Pro, a partir de dados da Caixa Econômica Federal.

Assim como aconteceu no município de Cabo de Santo Agostinho, e na maior parte dos municípios da RMR, a produção foi abaixo do déficit ou as novas unidades ainda não foram entregues. As localizações, apesar de estarem mais adequadas em relação à inserção urbana do que foi observado em programas anteriores, em que as novas residências, muitas vezes, estavam fora do perímetro urbano das cidades e, também, possuem exemplos de pouca inserção urbana a uma distância caminhável de 500 m. Essa situação também pode ser conferida em Igarassu, cuja produção de 1.454 unidades habitacionais (sendo que, 237 ainda não foram entregues) se destaca por atender a praticamente 75% da demanda habitacional. Apesar da, relativa, curta distância do centro, os empreendimentos estão localizados em áreas com pouca atratividade urbana, característica de municípios menores, em que se constata que a maior oferta de comércio e serviços está localizada no centro e não se espalha para os demais bairros (Figura 5).

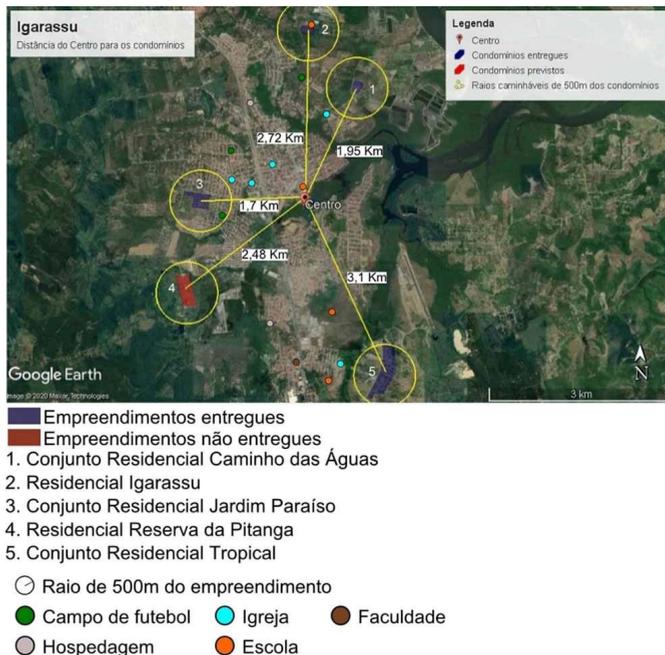


Figura 5 | Mapa de localização de conjuntos habitacionais entregues e previstos em Igarassu

Fonte: Elaborado no Google Earth Pro, a partir de dados da Caixa Econômica Federal.

De forma similar, os municípios de Ilha de Itamaracá e Ipojuca apresentam os novos condomínios previstos e entregues em área urbana, porém afastados de equipamentos urbanos em raio caminhável de 500m. A localização do novo conjunto residencial de Moreno também tem poucos equipamentos urbanos em seu entorno (Figura 6). Dentro dessa mesma lógica, destaca-se, tam-

bém, a cidade de São Lourenço da Mata, com dois conjuntos residenciais, ainda não entregues, inseridos dentro da malha urbana, porém com um entorno, em um raio caminhável, ainda não atrativo (Figura 7).

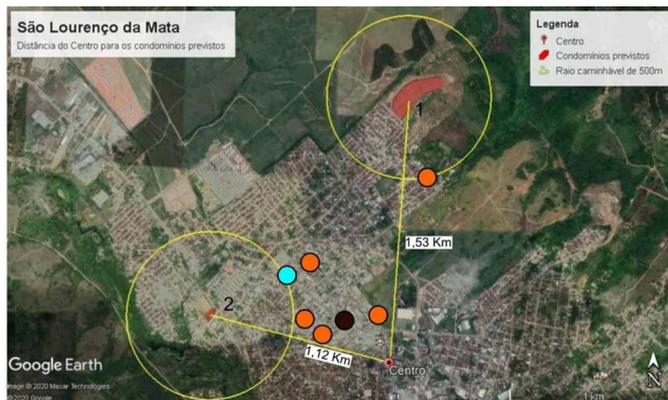


Empreendimentos entregues

1. Parque Residencial Moreno

- Raio de 500m do empreendimento
- Praça
- Campo de futebol
- Escola
- Igreja
- Prefeitura da Cidade
- Restaurante

Figura 6 | Mapa de localização de conjunto habitacional entregue em Moreno.
 Fonte: Elaborado no Google Earth Pro, a partir de dados da Caixa Econômica Federal.



- Empreendimentos não entregues
- 1. Condomínio Habitacional Dona Lindu
- 2. Residencial São Lourenço I
- Raio de 500m do empreendimento
- Escola
- Igreja
- Câmara Municipal

Figura 7 | Mapa de localização de conjuntos habitacionais previstos em São Lourenço.
 Fonte: Elaborado no Google Earth Pro, a partir de dados da Caixa Econômica Federal.

Já o município de Jaboatão dos Guararapes, que possui uma maior densidade populacional, apresenta a inserção dos novos conjuntos em áreas urbanizadas, apesar de apenas 128 unidades habitacionais, das 2.904 unidades previstas, terem sido entregues, até então, (Figura 8). Assim como Jaboatão, Olinda também se destaca na inserção urbana de seus conjuntos, cuja produção, quando entregue, atenderá somente 27% do déficit: das 2.608 unidades previstas, apenas 832 foram entregues (Figura 9). Os condomínios do município de Paulista também apresentam uma boa inserção urbana, principalmente o, ainda inacabado, conjunto Nossa Prata, em área mais central da cidade e próximos a serviços como lojas e escolas, dentro de um raio de 500 m (Figura 10).



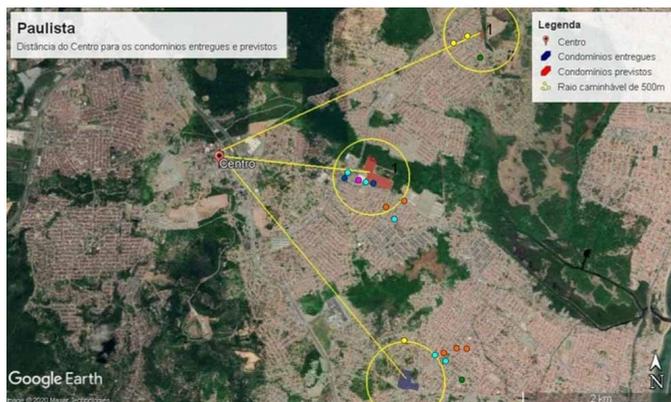
Figura 8 | Mapa de localização de conjuntos habitacionais entregues e previstos em Jaboatão dos Guararapes.

Fonte: Elaborado no Google Earth Pro a partir de dados da Caixa Econômica Federal.



- | | |
|--|---------------------|
| ■ Empreendimentos entregues | ● Praça/ área verde |
| ■ Empreendimentos não entregues | ● Restaurante |
| 1. Residencial Julia Beatriz | ● Igreja |
| 2. Conjunto Residencial Carlos Lamarca | ● Escola |
| 3. Conjunto Habitacional Vila Brasília | ● Hospedagem |
| 4. Conjunto Habitacional Cuca Legal | |
| 5. Conjunto Residencial Bajado | |
| 6. Conjunto Habitacional Peixinhos | |
| ○ Raio de 500m do empreendimento | |

Figura 9 | Mapa de localização de conjuntos habitacionais entregues em Olinda.
 Fonte: Elaborado no Google Earth Pro a partir de dados da Caixa Econômica Federal.



■ Empreendimentos entregues

■ Empreendimentos não entregues

1. Conjunto Habitacional Governador Eduardo Campos III

2. Conjunto Habitacional Nossa Prata

3. Residencial Luiz Bonaparte

○ Raio de 500m do empreendimento

● Padaria

● Igreja

● Bar

● Campo de futebol

● Loja

● Escola

Figura 10 | Mapa de localização de conjuntos habitacionais entregues em Paulista.
Fonte: Elaborado no Google Earth Pro a partir de dados da Caixa Econômica Federal.

Em Recife, o único habitacional entregue ocupa uma localização privilegiada, situado no tradicional bairro de Casa Forte, destinado a moradores de classes média e alta da capital pernambucana. Os demais condomínios contratados para Recife, também localizados em áreas urbanas consolidadas, ainda estão em etapas iniciais. De modo geral, o quantitativo de novas unidades habitacionais para a faixa 1 do PMCMV, ainda que alto, foi insuficiente para a demanda de déficit habitacional da população dessa faixa da RMR (Tabela 2). Dentro dessa faixa de renda, constatou-se na RMR que a principal contribuição do PMCMV foi em relação à localização das suas novas moradias. Pois, os empreendimentos ficam em área urbana e boa parte deles possuem um entorno com usos e equipamentos urbanos que servem de subsídio para habitação.

Município	UHs entregues	UHs não entregues	Déficit Urbano Faixa 1	% Déficit atendido	Inserção na malha urbana
Abreu e Lima	2.304	0	1.971	>100%	sim
Cabo de Santo Agostinho	0	2.620	4.484	58,43	sim
Igarassu	1.217	237	1.968	73,88	sim
Itamaracá	500	53	590	93,73	sim
Ipojuca	0	576	2.185	26,36	sim
Jaboatão dos Guararapes	128	2.276	15.493	18,74	sim
Moreno	500	0	1.072	46,64	sim
Olinda	832	1.176	9.767	26,7	sim
Paulista	1.406	978	7.927	30,07	sim
Recife	192	816	41.463	2,43	sim
São Lourenço da Mata	0	876	2.174	40,29	sim
RMR	7.079	9.608	94.263	18,87	sim

Tabela 2 | Resumo dos dados de déficit habitacional municipal (2010) e unidades habitacionais entregues e previstas pelo PMCMV, faixa 1, na RMR até 2018

Conclusão

Um breve contexto histórico das políticas públicas habitacionais, anteriores ao Programa Minha Casa Minha Vida, mostra que uma característica marcante desse período é a localização das unidades habitacionais em áreas periféricas e desprovidas de infraestrutura. Nesse contexto, o Programa Minha Casa Minha Vida foi responsável por uma produção considerável para a faixa que majoritariamente compõe o déficit habitacional. Na Região Metropolitana do Recife (RMR), recorte espacial adotado para estudo, a produção da faixa 1 do PMCMV permitiu a construção de 7.079 novas unidades habitacionais até 2018, enquanto outras 9.608 unidades habitacionais ainda estão em aberto.

Nessa produção, cabe destacar as localizações das novas moradias, todas em área urbana, contradizendo o senso comum de que o Programa repetia o mesmo padrão de programas habitacionais anteriores, prejudicados do ponto de vista locacional e de acesso a comércio e serviços. Ou seja, mesmo com alguns conjuntos melhor localizados em relação à inserção urbana do que outros, houve um progresso em relação à programas anteriores, em que os conjuntos estavam fora da mancha urbana, distantes da cidade. Dos onze municípios contemplados com conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1 na RMR, o caso mais bem-sucedido foi o de Abreu e Lima, cuja lo-

calização das novas moradias foi central para a população atendida e o seu quantitativo superou a demanda. Há que se pontuar o caso de Recife, também, que, apesar de não ter entregue todas as unidades previstas, observou-se a inserção dos conjuntos em área urbana consolidada, contradizendo, mais uma vez, o discurso de que os conjuntos estão fora da área urbana. Mas, em relação à entrega prometida, o caso de Abreu e Lima, porém, foi o único em que isto ocorreu.

Considerando a produção entregue e a prevista, os conjuntos do PMCMV faixa 1 conseguiram diminuir aproximadamente 18,87% do déficit da RMR. Contudo, as recentes mudanças na condução da política habitacional no País, sobretudo para a população de baixa renda, evidenciam um cenário incerto e de estagnação das políticas habitacionais. Ao que parece, o sonho da casa própria para a população que têm essa faixa de renda para se manter terá que aguardar um novo período promissor.

Referências

AGUIAR, Ludmila S.; ARAUJO, Cristina P. Dois pesos, duas medidas na apropriação de terras do Recife: os casos da Comunidade do Coque e do Condomínio Le Parc Boa Viagem. *Oculum Ensaios*, v. 17, e204646, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4646>> Acesso em: 05 set. 2020.

ALVES, Paulo Reynaldo Maia. **Valores do Recife: o valor do solo na evolução da cidade**. Recife: Lucy Artes Gráficas Ltda, 2009.

ARAUJO, Cristina P. **Terra à vista! O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários**. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. 4ª edição, São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BONDUKI, Nabil . Do Projeto Moradia ao Programa Minha Casa Minha Vida. **Teoria e debate**. São Paulo, v. 22, n. Mai/jun. 2009, p. 8-14, 2009.

SECRETARIA NACIONAL DE HABITAÇÃO. **Plano Nacional de Habitação**. Brasília: Mcdades, 2009.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Minha Casa Minha Vida**. (cartilha). Brasília, 2009.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Empreendimentos Minha Casa Minha Vida**. 2018. Disponível em <<http://www.caixa.gov.br/voce/habitacao/minha-casa-minha-vida/urbana/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 21 de agosto de 2019.

CARDOSO, Adauto Lúcio. Direito à cidade e o direito à moradia: da república ao Banco Nacional de Habitação. In: **Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017a.

CARDOSO, Adauto Lúcio. Direito à cidade e o direito à moradia: do fim do BNH ao Governo Lula. In: **Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017b.

FARR, Douglas. **Urbanismo sustentável: desenho urbano com a natureza**. Porto Alegre, Bookman, 2013.

150

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano**. 16ª edição. São Paulo: Global, 1936.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO; DIRETORIA DE ESTATÍSTICA E INFORMAÇÕES. **Déficit habitacional no Brasil 2015**. Belo Horizonte: FJP, 2018.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO; DIRETORIA DE ESTATÍSTICA E INFORMAÇÕES. **Déficit habitacional municipal no Brasil**. Fundação João Pinheiro/ Diretoria de Estatística e Informações. Belo Horizonte: FJP, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2014.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

LACERDA, Norma. **Estado, capital financeiro, espaço habitacional: o caso da Região Metropolitana do Recife**. Recife: editora universitária da UFPE, 1990.

MEYER, João. As políticas habitacionais e seus desdobramentos. In: VARGAS, Heliana C.; ARAUJO, Cristina P. **Arquitetura e mercado imobiliário**. São Paulo: Manole, 2014

SOUZA, Maria Ângela. Política habitacional para os excluídos: o caso da Região Metropolitana do Recife. In: CARDOSO, Lúcio. **Habitação social nas metrópoles brasileiras: uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX**. Porto Alegre: coleção habitare ANTAC, 2007.

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

HABITAÇÃO E FLEXIBILIDADE: CONFLITOS NA CONSTRUÇÃO CIVIL¹

Pedro Mattos Lodi²

DOI: DOI 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p152

Resumo

A flexibilidade surge na arquitetura como estratégia que permite a adaptação do espaço às mudanças na forma de vida dos ocupantes do espaço arquitetônico. Mas, apesar de não ser um tema novo para a arquitetura, observamos que, ainda, é maioria na construção das cidades um grande número de projetos arquitetônicos que não tem a flexibilidade das habitações como premissa inicial de projeto. Esse problema está associado a alguns fatores que corroboram com a manutenção do status

152

1. Este artigo, toma por base investigação desenvolvida no curso de mestrado profissional de Pedro Mattos Lodi, no Programa de Pós-Graduação em Engenharia das Construções (MECON) da Escola de Minas da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), sob orientação de Clécio Magalhães do Vale e coorientação de Carlos Alberto Batista Maciel.

2. Arquiteto pela Universidade FUMEC, especialista em Gestão de Empreendimentos em Arquitetura e Construção pelo IEC PUC Minas, mestre em Engenharia das Construções pela UFOP. Email: pmlodi@gmail.com

quo do setor, que procurei investigar neste artigo.

Palavras-chave: Projeto da habitação. Arquitetura residencial.

Mutabilidade da habitação.

HOUSING AND FLEXIBILITY: CONFLICTS IN CIVIL CONSTRUCTION

Abstract

Flexibility arises in architecture as a strategy that allows the adaptation of space to changes in the way of life of the occupants of the architectural space. But, although it is not a new theme for architecture, we observe that there is still a majority in the construction of cities a large number of architectural projects that do not take the flexibility of housing as an initial design premise. This problem is associated with some factors that corroborate the maintenance of the sector's status quo, which I seek to investigate in this article.

Keywords: Housing design. Residential architecture. Housing changeability.

VIVIENDA Y FLEXIBILIDAD: CONFLICTOS EN LA CONSTRUCCIÓN CIVIL

Resumen

La flexibilidad surge en la arquitectura como una estrategia que permite la adaptación del espacio a los cambios en la forma de vida de los ocupantes del espacio arquitectónico. Pero, aunque no es un tema nuevo para la arquitectura, observamos que todavía hay mayoría en la construcción de ciudades un gran número de proyectos arquitectónicos que no toman la flexibilidad de la vivienda como premisa de diseño inicial. Este problema está asociado a algunos factores que corroboran el mantenimiento del statu quo del sector, que intenté investigar en este artículo.

Palabras-claves: Diseño de la vivienda. Arquitectura residencial. Cambio en la vivienda.

Introdução

A dimensão do tempo é essencial para entendermos a flexibilidade aplicada à arquitetura. Uma atividade que acontece dentro de uma edificação pode ter seu tempo de duração medido em minutos, enquanto o tempo de vida útil dessa mesma edificação pode ser medido em décadas, ou até mesmo séculos³. A flexibilidade talvez surja, nesse intervalo, como estratégia de aproximação desses momentos temporais tão diferentes, permitindo que o espaço possa ser adaptado em função das mudanças nas atividades desenvolvidas e garantindo, assim, o aproveitamento deste espaço por toda a vida útil do edifício.

155

No caso da habitação, em especial aquela localizada em edifícios verticalizados de habitações multifamiliares, que, em função da repetição dos pavimentos, se mostrou interessante à pesquisa, talvez essas mudanças fiquem mais evidentes. Moldadas para um usuário imaginário e padronizado, o tamanho e arranjo espacial de um apartamento, por vezes, serve apenas para um momento específico da vida de um indivíduo. Ao formar um casal, ter filhos, vê-

3. Segundo Leupen, em seu livro *Frame and generic space: a study into the changeable dwelling proceeding from the permanent* (2006), o tempo médio de vida de uma edificação gira em torno de cem anos.

-los crescer e deixar a casa, envelhecer, as necessidades do usuário se alteram. Nesse intervalo de tempo, em que o usuário ocupa o espaço, ele deve ser capaz de acomodar suas necessidades específicas, adequar o ambiente conforme possível e, além disso, expressar nesse espaço a sua personalidade. Sobre essa questão, Habraken (2011, p.14-15), no contexto de sua pesquisa sobre a “Teoria dos Suportes”⁴ como estratégia de resposta à habitação de massa padronizada na Holanda, escreve:

Tem a ver com o cuidado de manter ou com o descuido das posses particulares, com a súbita vontade de mudar, assim como com o desejo obstinado de conservar e manter. Relaciona-se com a necessidade de exibir e criar o próprio ambiente, mas também com o desinteresse de compartilhar o que é dos outros ou de seguir uma moda. A necessidade de dar uma marca pessoal é tão importante quanto à inclinação para ser discreto. Em suma, tudo tem a ver com a necessidade de um ambiente pessoal onde se possa fazer o que se gosta; na verdade, diz respeito a um dos impulsos mais fortes da humanidade: o desejo de posse. Agora,

4. Em 1961, N. John Habraken, publica um pequeno livro, *De gragers en de mensen. Het einde van de massawoningbouw*, traduzido posteriormente para o inglês como *Supports: an alternative to mass housing* (1972) (*Suportes: uma alternativa à construção em massa*), em que faz uma crítica às decisões unilaterais da construção de habitações produzidas em massa no período pós-guerra na Holanda. Em seu trabalho, a solução para o problema da falta de identidade promovido por estas construções seria inserir o usuário nos processos decisórios por meio de uma estratégia projetual de suportes e recheios, em que as decisões seriam coletivas no primeiro e individuais no segundo. Em sua perspectiva, o governo proveria grandes estruturas de suporte em que os moradores poderiam construir suas próprias habitações. Esse trabalho ficou conhecido como “Teoria dos Suportes”. Hoje, o legado da teoria de Habraken é difundido pela rede internacional Open Building (HABRAKEN, 2011; LEUPEN, 2006).

a posse é diferente da propriedade. Podemos possuir algo que não é nossa propriedade e, inversamente, algo pode ser nossa propriedade que não possuímos. Propriedade é um termo legal, mas a ideia de posse está profundamente enraizada em nós. À luz do nosso assunto, é importante, portanto, perceber que a posse está intrinsecamente ligada à ação. Para possuir algo, temos que nos apoderar. Temos que torná-lo parte de nós mesmos e, portanto, é necessário alcançá-lo. Para possuir algo, temos que levá-lo em nossas mãos, tocá-lo, testá-lo, colocar nossa marca nele. Alguma coisa se torna nossa posse porque nós fazemos um sinal, porque damos o nosso nome, ou o contaminamos, porque mostra traços da nossa existência. (HABRAKEN, 2011, p.14-15)⁵

O que Habraken (2011) demonstra no desenvolvimento de sua teoria é que se faz necessário garantir flexibilidade para mudança nos projetos arquitetônicos, uma vez que cada indivíduo é único, possui gostos e necessidades diferentes, e precisa demonstrar isso no espaço em que habita.

Mas, apesar de não ser um tema novo para a arquitetura, observamos que, ainda, é maioria, na construção das cidades, um grande número de projetos arquitetônicos que não levam a flexibilidade das habitações como premissa inicial de projeto. Esse problema está associado a fatores como uma herança construtiva focada na compartimentação do espaço, a uma postura profissional conservadora, metodologia de desenvolvimento de projetos prescritiva,

legislação baseada em pressupostos ergonômicos e o alto custo da construção, que corroboram com a manutenção do status quo do setor, como veremos a seguir.

Herança construtiva

As configurações espaciais dos projetos arquitetônicos, em especial do edifício verticalizado de habitação multifamiliar, sofreram poucas alterações no modo como são planejadas e executadas ao longo dos anos. No Brasil, o desenho deste tipo de habitação se baseia no modelo compartimentado da habitação burguesa europeia do século XIX, originalmente concebido para a configuração familiar dominante da família nuclear (TRAMONTANO, 1995).

158

O modelo burguês de habitação, representado pela Figura 1, caracteriza-se por sua divisão em três setores: social, composto pelas áreas de estar e jantar; íntima, composto pelos quartos e banheiros dos moradores; e serviços, composto por cozinha, lavanderia e dependência de empregados, com quarto e banheiro. Essa configuração da habitação pode ser observada ainda hoje na produção habitacional no Brasil, com pequenas variações, como a ausência ou não da dependência de empregados, sua integração com outro cômodo para sua ampliação, integração ou não da cozinha com a sala de jantar e estar, ou ainda, todas estas variações marcadas como opções

flexíveis de planta em edifícios ainda não construídos.

Apesar do termo flexibilidade da habitação ⁶ também englobar esse tipo de arranjo predefinido de opções de planta, seu potencial de permitir mudanças maiores ao longo do tempo de vida útil da edificação poderia ser mais explorado na produção habitacional do país, abrindo os projetos para uma indeterminação funcional que permitisse aos ocupantes transformarem, em maior grau, o espaço conforme sua necessidade.

6. "Flexibilidade da habitação" ou "habitação flexível" pode ser entendido como aquela habitação que pode se adaptar à mudança das necessidades de seus usuários. Essa definição é deliberadamente ampla. Ela inclui a possibilidade de escolha de diferentes layouts anteriores à ocupação da edificação, assim como a habilidade de se ajustar ao longo do tempo. Também inclui o potencial de incorporar novas tecnologias, ao longo do tempo, para se ajustar a mudanças demográficas, ou, até mesmo, alterar completamente o uso do edifício, de habitacional para qualquer outro (TILL, SCHNEIDER, 2005).

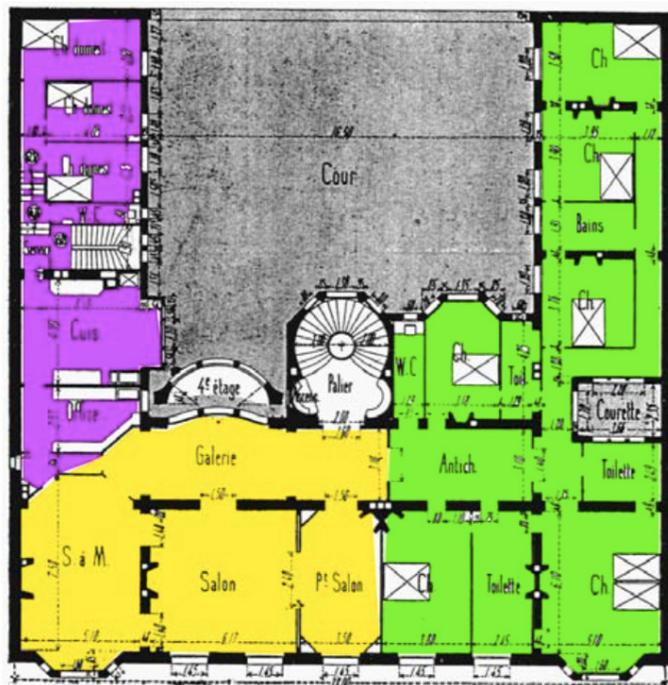


Figura 1 | Apartamento Boulevard des Capucins, Paris, 1898. J. Morel, arch
 Fonte: TRAMONTANO, 2006.

Entretanto, na realidade, o que se percebe é um avanço cada vez maior no sentido oposto, reforçando a compartimentação burguesa. Segundo Maciel (2019b, p. 73),

o arquiteto, ao aceitar seu pequeno papel na cadeia da construção civil, reforça a especialização funcional dos espaços.

No contexto da produção de massa, ou mesmo da produção elitizada de objetos singulares, é dada ao arquiteto uma mínima margem de ação. Ela se limita ao agenciamento de usos em grandes empreendimentos de massa – em geral entendido como um mero desenho das disposições espaciais em planta – e, nas obras de exceção, à manipulação plástico-formal. Neste contexto, a ideia de que arquitetura existe para sistematizar o espaço da vida humana, tendo como principal esforço e produto a organização das atividades em espaços especificamente desenhados para melhor acomodá-las, portanto, com atenção inflada aos usos, acaba por prevalecer entre arquitetos e não arquitetos. Basta percorrer os anúncios publicitários e as mostras de decoração para verificar que o trabalho dos arquitetos tem se concentrado na busca de uma superespecialização funcional, seja pelo desenho personalizado que busca atender às supostas necessidades de usuários específicos, cuja presença “afirma-se em excesso”, seja pela proliferação de espaços monofuncionais de lazer.

161

Os chamados projetos de arquitetura de interiores têm sim, papéis importantes para adequar o espaço, quando há, de fato, uma necessidade singular dos usuários, mas seu excesso acaba por distorcer o mercado, transformando a especialização no “novo normal”, por intermédio da criação de uma diversidade enorme de espaços específicos, dotados de utensílios, também, específicos, que privam, ao invés de libertar o ambiente para apropriações não previstas.

Postura profissional e metodologia de projeto

Essa especialização fica evidente na crônica de 1890, intitulada “Sobre um Pobre Homem Rico” de Adolf Loos, em que o personagem principal, um rico apreciador das artes, sofre com o excesso da prescrição arquitetônica. Ao fim

Sente que está morto, pois não pode mais se transformar, não pode adquirir novos gostos, nem pode mais ganhar presentes ou comprar coisas, pois todos os lugares de sua casa já estão devidamente preenchidos e qualquer alteração destruiria a harmonia da obra do arquiteto (KAPP, 2007, p. 4).

162

Além da prescrição do uso, percebe-se, na crônica, a posição de muitos arquitetos, de não admitir a abertura de seus projetos, como se eles fossem obras de arte acabadas, irretocáveis, íntegras, no sentido de finalizadas, em que os usuários se comportam como personagens, atuando segundo um roteiro estabelecido pelo profissional. Essa “integridade” (KAPP, 2006) defendida por esses

7. “(...) o ideal de integridade também faz parte da história da arquitetura desde o Renascimento. Ele se expressa, primeiro, na consciência geométrica e ornamental das ordens clássicas, passa pela coerência entre essas ordens e a função dos edifícios, oscila entre a lógica apreendida pelo intelecto e a completude percebida pelos sentidos, até desembocar na catalogação de estilos históricos e no ecletismo, que são a própria ameaça de desintegração para, finalmente, ser recuperado pelo Movimento Moderno. Aliás, nessa linha de raciocínio, o Movimento Moderno foi mais tradicional do que a tradição que se esforçou em superar. Não perseguia mais a clássica ordenação ornamental, é verdade. Mas valores como verdade estrutural, correspondência de forma e função, coincidência entre construção e expressão plástica nada mais são do que ideias de integridade” (KAPP, 2006, p. 9).

arquitetos, forma-se, inicialmente, por meio do estudo de uma coleção de períodos da arquitetura⁷ e metodologias de projeto que partem do princípio da compartimentação, como os chamados “programas de necessidades”. Considerado como uma das primeiras “ferramentas do arquiteto” (VASCONCELOS, 2015) para o desenvolvimento de seu trabalho, os programas partem da prescrição das necessidades em um instante temporal congelado, e se transformam em pressupostos imutáveis para as soluções desenvolvidas pelos arquitetos. Sobre isso Kapp (2002, n.p.), escreve:

(...) os programas são hipóteses extraídas de instantes de tempo congelados. E esse tempo congelado no qual o programa se fundamenta é uma abstração. Subtrai-se de uma situação empírica a maior parte das transformações ou mutações a que ela está sujeita. Pensa-se com muita objetividade, mas há apenas tênues resquícios do objeto nesses raciocínios. O objeto real em que o projeto incide – seja a situação de um indivíduo, seja a de um grupo ou de uma cidade inteira – não persiste como era no instante do congelamento. Nesse sentido, o programa também é uma hipóstase, uma ficção ou abstração falsamente considerada real.

Se um uso, dentre vários possíveis, corresponde e, por vezes, descreve um espaço social, pode-se argumentar que não necessariamente determina uma forma construída. Dada a diferença de temporalidade entre os usos e as práticas sociais – mutáveis, instáveis e relativas – e as estruturas e infraestruturas edificadas – permanentes, estáveis e determinadas construtivamente -, um equívoco metodológico evidente da prática arquitetônica consiste na tomada das práticas sociais em “programa funcional”, orientando a construção de espaços – arquitetônicos ou urbanos - de grande permanência a partir de princípios mutáveis.

Esse equívoco arquitetônico, em menor escala, é evidente, até mesmo, no nome que atribuímos a alguns ambientes da habitação, como a sala de jantar, a sala de estar, a sala de visitas, o quarto de hóspedes, etc., que poderiam, potencialmente, assumir funções além daquelas que as nomeiam. O uso do espaço se altera com o tempo, mas o espaço definido por ele, representado pelo edifício, é duradouro.

Legislação

O apego à integridade por parte dos arquitetos é reforçado na prática do mercado por meio dos projetos legais para aprovação junto aos órgãos de regulação urbana municipais, que forçam o profissional a uma precisão dimensional rigorosa que jamais é correspondida na execução de obra com técnicas construtivas tradicionais.

Nessa lógica, Maciel (2013, n.p.) aponta que “é mais eficiente o arquiteto que, compreendendo mais profundamente a legislação e suas brechas, consegue atingir o máximo aproveitamento das exceções da legislação (áreas não computáveis, alturas e afastamentos excepcionais) para gerar mais área comercializável”. Essa manipulação minuciosa do desenho para atingir a maior área comercializável acaba corroborando o impulso de controle do arquiteto sobre o projeto e sua integridade.

Essas legislações municipais, pautadas em princípios

ergonômicos⁸, reforçam a lógica da especialização funcional dos cômodos que compõem a habitação. O dimensionamento dos ambientes exigido para aprovação é baseado em áreas mínimas necessárias, por vezes resultado de estudos de layout de mobiliário padrão (Figura 2 e Figura 3), principalmente se tratando de aprovação para edificações habitacionais multifamiliares de interesse social, como aponta Lamounier (2017, p. 177)

(...) a elaboração do Código de Obras de Belo Horizonte incorporou definições, similares aos layouts definidos pelas cartilhas da CAIXA, que induzem profissionais e empreendedores a formatarem e a compartimentarem as unidades habitacionais por regras de mobiliário, semelhantes às regras do PMCMV. Em entrevista com a URBEL/PBH (PRAXIS EA-UFMG, 2014), a arquiteta Maria Luísa Carneiro afirmou que essa padronização de mobiliário, distâncias e áreas mínimas de cômodos nas cartilhas do PMCMV vem de programas passados como o PAR, fruto de longas discussões nas prefeituras das grandes capitais das quais a prefeitura de Belo Horizonte participou.

165

O dimensionamento de espaços, segundo estudos de layout, é uma ferramenta adequada para concepção de projetos habitacionais. A crítica se faz quando a tipologia resultante, a partir da compartimentação gerada por essa forma de projetar, é induzida pela legislação e se transfor-

8. Originalmente a função da ergonomia era estudar a relação do homem com as máquinas em seu ambiente de trabalho. No período entre e posterior às Grandes Guerras, a reconstrução das cidades partiu do desenvolvimento de estudos ergonômicos para se configurar a habitação mínima. Como exemplo desses estudos temos o livro de Ernest Neufert, "A arte de projetar em arquitetura", considerada por muitos como a bíblia dos arquitetos, cuja primeira edição data de 1936, período entre as duas Grandes Guerras Mundiais.

ma em um padrão a ser replicado (LAMOUNIER, 2017). Por vezes, sequer há o trabalho de um estudo para concepção de um novo modelo de projeto, visto que já existe tal modelo pronto por parte dos órgãos de aprovação. Na Figura 4, extraída do Manual Técnico de Edificações da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte - PMBH, é possível perceber a ênfase que se dá à compartimentação da habitação por meio da apresentação do modelo em planta.

Tabela 95: Leiute mínimo dos dormitórios de residenciais multifamiliares				
Compartimento	Mobiliário mínimo			Circulação (m)
	Móvel ou equipamento	Dimensões (m)		
		Largura	Profundidade	
Dormitório Principal	Duas camas de solteiro	0,80 (cada)	1,90 (cada)	Circulação mínima entre o mobiliário e/ou paredes de 0,70m, respeitado o raio de abertura das portas.
	Criado-mudo	0,50	0,50	
	Guarda-roupa	1,50	0,60	
Dormitório secundário	Cama de solteiro	0,80	1,90	
	Criado-mudo	0,50	0,50	
	Guarda-roupa	1,50	0,60	

Figura 2 | Tabela de mobiliário mínimo para layout de residências multifamiliares da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Fonte: PMBH apud Manual Técnico de Edificações – versão 1, 2011.

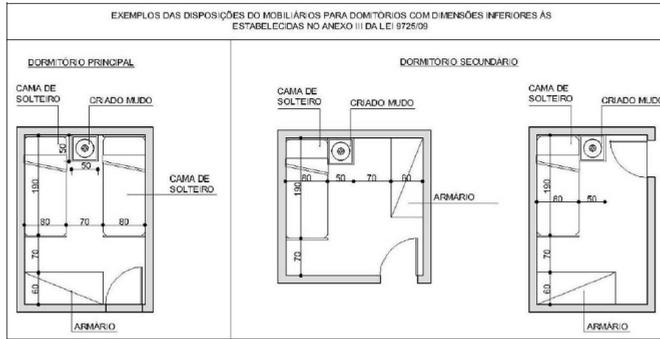


Figura 3 | Exemplos ilustrativos de disposição de mobiliário em dormitórios da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Fonte: PMBH apud Manual Técnico de Edificações – versão 1, 2011.

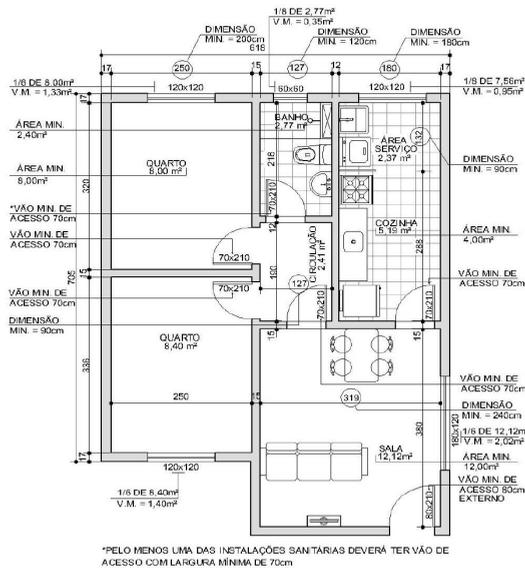


Figura 4 | Exemplo de requisitos mínimos da legislação urbanística da PMBH para edificações habitacionais multifamiliares.

Fonte: PBH apud Manual Técnico de Edificações – versão 1, 2011.

Outros pontos da legislação que restringem as disposições espaciais dos cômodos, ao menos no município de Belo Horizonte, são a necessidade de se promover iluminação e ventilação natural dos ambientes de instalações sanitárias, exceto quando lavabos. Nota-se, em diversos estudos sobre habitação flexível, que ao localizarmos as instalações sanitárias em posições centrais no pavimento e utilizarmos de estratégias de ventilação mecânica, ampliamos a flexibilidade do espaço e a oferta de iluminação e ventilação naturais aos cômodos de permanência prolongada, como quartos e salas. O uso desse espaço, considerado como ambiente de uso transitório pela legislação de BH, delimita a área mínima de janela em um oitavo da área de piso, gerando aberturas mínimas de 60x60 centímetros para banheiros com 1,20m de largura por 2,40m de comprimento, que marcam a fachada do edifício revelando, em seu exterior, a disposição dos cômodos do espaço interno e inflexibilizando eventuais alterações de layout.

A definição de dimensões mínimas para o uso atende, também, à lógica de maximização de lucros, a que os empreendimentos da construção civil estão submetidos, como veremos a seguir.

Custo da construção

Por fim, o último ponto que caminha na direção oposta à

flexibilidade tem a ver com o custo da construção. A composição de custos em um empreendimento imobiliário, segundo Maciel (2013, n.p.) se dá da seguinte maneira:

Os custos de implantação reúnem o custo do terreno, o custo de projetos e o custo da construção. Somam-se a eles o custo da comercialização e os custos de regularização – alvarás, escrituras e registros das unidades, registro de incorporação – e se terá o custo total do empreendimento. Venda-se pelos valores praticados pelo mercado, a diferença resultará no lucro, após a remuneração do capital empregado para a realização do processo. O custo do terreno é pré-determinado pela sua localização e pelas possibilidades de construção determinadas pela legislação. O custo de projetos de arquitetura e engenharia é irrelevante na totalidade do empreendimento. Na prática, costuma incidir entre 1,5 a 3% do custo da construção, o que corresponde a não mais do que 0,5 a 1% do valor final de venda do empreendimento. O custo de comercialização é também pré-definido: 6% do valor final de venda é a remuneração dos corretores, geralmente incluídos aí os valores investidos em divulgação (ressalta-se que, financeiramente, a venda é aproximadamente 10 vezes mais importante do que os projetos em todo o processo). Restam duas variáveis manipuláveis para tornar o empreendimento competitivo e rentável: o custo da construção e o lucro.

169

Como a atividade de construção visa gerar lucro aos empreendedores a balança tende a diminuição do custo da construção para aumentar, assim, o lucro, nunca ao contrário. Sendo a esquadria de alumínio, apontado no item anterior, um elemento industrializado, e, assim, de maior custo proporcional, tende-se à diminuição de seu tamanho ao mínimo exigido na legislação.

Segundo dados da Câmara Brasileira da Indústria da Construção – CBIC, o Custo Unitário Básico – CUB, médio no Brasil saltou de R\$675,00/m² em fevereiro de 2007 para R\$1.391/m² em dezembro de 2018.

Com esse aumento médio de 7% ao ano, maior que a inflação do país, no mesmo período, os empreendedores do setor recorreram às estratégias para economia de recursos, a fim de viabilizar os empreendimentos. Essa busca, apoiada nas tabelas de dimensionamento mínimo das legislações municipais, acaba por reforçar mais a compartimentação, reduzindo, assim, o vão entre apoios das lajes nas construções e, com isso, o custo da estrutura. A utilização de sistemas padronizados e industrializados, de pequena dimensão, apresentam maiores vantagens econômicas que a construção de maiores vãos, por dispensar formas e armações adicionais, além dos funcionários especializados para execução desses serviços.

Ao problema da falta de flexibilidade soma-se, ainda, o agravante da piora das condições de conforto, ocasionadas pela busca da construção de elementos mais finos e mais baratos, como em lajes e paredes, sendo necessária, inclusive, a edição, em 2013, da norma ABNT NBR 15.575 para tratar do desempenho técnico e garantir qualidade mínima dos componentes da construção para o conforto dos usuários.

Habraken, em 2011, citado por Lamounier (2015, p. 215), já debatia o argumento dos custos no contexto da “Teoria dos Suportes”:

É tão absurdo perguntar se estruturas-suportes são economicamente justificadas quanto perguntar se nosso sistema telefônico, abastecimento de energia ou sistema de tráfego moderno são justificados. O desenvolvimento da civilização faz suas próprias condições. Se, quando Bell fez seu primeiro telefone primitivo, alguém tivesse previsto os extensos cabos, dutos, intercâmbios e laboratórios necessários para o sistema de comunicação de abrangência mundial, muitos teriam reduzido tudo a um sonho absurdo; um atraente, mas irresponsável brinquedo. Mas a humanidade precisou desse novo instrumento para se desenvolver mais. [...] O fator custo aqui é imaterial, porque o sistema oferece muitas e mais amplas oportunidades necessárias e finalmente coloca a habitação firmemente dentro da moderna sociedade¹⁰.

171

Apesar da comparação feita por Habraken estar inserida no contexto da produção das estruturas de suporte defendidas por ele, o argumento é válido para qualquer construção, independentemente da classe social a que se destina, em que o maior interessado em seu correto e melhor desempenho, é o usuário. perspectivas para o futuro do mercado da construção civil

Mas há esperança, ou, ao menos, alguns apontamentos em direção a uma maior adoção da flexibilidade nos pro-

10. Tradução da autora da tese de onde esse fragmento foi retirado.

jetos de habitação. Um estudo desenvolvido em 2019 pela ABRAINC – Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias e pela Deloitte, empresa de prestação de serviços de auditoria e consultoria, buscou mapear e apontar tendências sobre o comportamento do consumidor de imóveis para o ano de 2040, por meio da análise de indicadores demográficos, econômicos e de comportamento.

172

A pesquisa aponta que, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ao longo das últimas décadas, a taxa de fecundidade, número médio de filhos de uma mulher em período fértil, caiu de 6,3 filhos em 1960 para 1,7 filhos em 2005. Para 2040, projeta-se que a taxa siga a mesma tendência (Figura 5), o que poderia nos levar a experimentar uma situação em que, no futuro, o estoque imobiliário existente seja suficiente para cobrir o déficit habitacional e, até, superá-lo. O menor número de filhos por família e o aumento da expectativa de vida apontam para uma mudança na pirâmide demográfica brasileira (Figura 6), trazendo um aumento na razão de dependência de jovens e idosos sobre a população economicamente ativa.

Essa alteração demográfica já começa a se refletir no arranjo das configurações familiares. Segundo dados do censo de 2010 do IBGE, a composição familiar nuclear tradicional representa 66,2% dos cerca de 57 milhões de

lares. Isso quer dizer que, aproximadamente, 19,266 milhões desses lares são compostos por diferentes tipos de arranjos familiares (Figura 7).

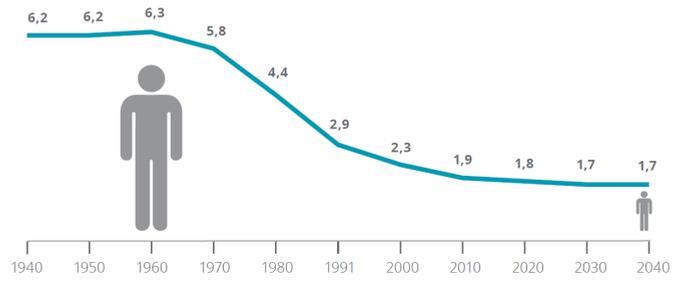


Figura 5 | Taxa de fecundidade no Brasil de 1940 a projeção para 2040.
 Fonte: IBGE apud ABRAINC, 2019.

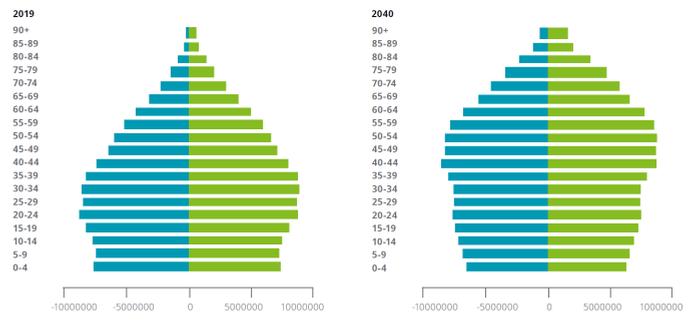


Figura 6 | Pirâmide demográfica brasileira em 2019 e projeção para 2040
 Fonte: IBGE apud ABRAINC, 2019.

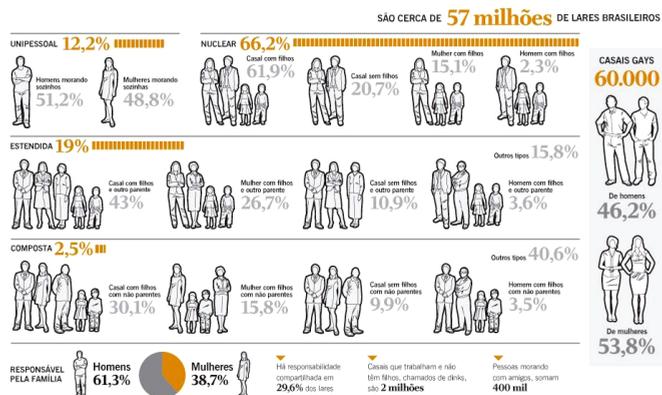


Figura 7 | Infográfico sobre as novas configurações familiares

Fonte: IBGE, 2010, APUD Jornal O Globo.

174

O custo da construção, como apontado anteriormente, também cresceu nos últimos anos. Com isso, começam a surgir tendências de compartilhamento de espaços funcionalizados, em uma tentativa de concentrar espaços comuns, de utilização secundária, como as lavanderias, em espaços coletivos. Desde que essa prescrição permita uma maior flexibilidade dentro da habitação, esse cenário poderia ser adotado no desenvolvimento de novos projetos.

A demanda por novas tecnologias e a necessidade de pensar em estratégias de medição individualizadas para os serviços de abastecimento e demais serviços das residências também apontam para projetos que permitam

o remanejamento, manutenção e ampliação dos sistemas prediais com mais facilidade. O resultado do estudo aponta para a diversificação dos imóveis para atender as famílias com configurações variadas, apostando na flexibilidade como forma de responder a essa diversidade.

Recentemente, a pandemia provocada pela Covid-19, forçou o isolamento social, recolhendo grande parte dos trabalhadores para suas habitações e promovendo o trabalho em home-office. O isolamento social persiste até o momento em que se conclui este artigo e ainda não sabemos o impacto que ele gerará na maneira como se darão as relações pessoais e de trabalho, mas o fato é que, ao passar mais tempo em sua habitação, o ser humano voltou a prestar atenção no ambiente construído ao seu redor e, talvez, agora perceba a necessidade, e passe a exigir, a flexibilidade das habitações.

175

Conclusão

Os fatores citados na primeira parte deste artigo atestam práticas que tornam funcionalmente mais rígido o edifício, dificultando, assim, a interpretação do usuário sobre o espaço, a fim de adequá-lo às suas necessidades. A arquitetura, em princípio, deveria dar suporte à imprevisibilidade da vida, alterando-se conforme a necessidade daqueles que a utilizam, ao invés de forçar que seus usuários se moldem em função da inflexibilidade dos espaços.

Estes fatores, somados à projeção para a habitação nos próximos anos, nos faz perceber como a flexibilidade é pouco abordada hoje, mas tende a ser cada vez mais, no futuro, de grande importância no desenvolvimento do espaço habitado.

A herança construtiva, a legislação e o custo da construção, não estão ao alcance do pequeno papel que a arquitetura desempenha no setor. A expansão da atuação do arquiteto, para além do desenho de projeto, assumindo posição de incorporador e construtor, poderia permitir uma maior influência sobre esses fatores. Quanto à postura profissional e a metodologia de desenvolvimento de projetos, devemos começar o esforço na prática, em nossos escritórios de projeto, e pela academia, mudando a metodologia de concepção de projetos por outras que permitam maior liberdade para alteração do edifício no futuro.

176

Nesse contexto, o estudo aprofundado sobre estratégias de projeto com ênfase nas flexibilidades, como a teoria projetual de Frame and Generic Space de Leupen e a Teoria dos Suportes de Habraken, dentre outros, ganham mais relevância. Adotar sua utilização como ferramenta de análise de edificações existentes e ferramenta para desenvolvimento de novos projetos com maior abertura à flexibilidade, poderiam ser uma resposta a esses fatores restritivos e solução à demanda futura.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15.575**: Desempenho de edificações habitacionais. Rio de Janeiro: ABNT, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE INCORPORADORAS IMOBILIÁRIAS. **Comportamento do consumidor de imóveis em 2040**: estudo 2019. São Paulo, 2019.

HABRAKEN, Nicholas John. **Supports**: an alternative to mass housing. UK: The Urban International Press, 2011.

KAPP, Silke. Armadilhas: algumas palavras sobre o concurso para a sede do Grupo Corpo. **Arquitextos**, São Paulo, n.023.05, ano 02, abril de 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.023/791>. Acesso em: 05/02/2019.

KAPP, Silke. Contra a Integridade. **MDC - Revista de arquitetura e urbanismo**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 8-11, 2006.

KAPP, Silke. Síndrome do Estojo. In: **IV colóquio de pesquisas em habitação: coordenação modular e mutabilidade**, 2007, Belo Horizonte: Grupo de Pesquisa Morar de Outras Maneiras / Escola de Arquitetura da UFMG, 2007. Disponível em: <http://revistamdc.files.wordpress.com/2009/05/08-estoj.jpg> Acesso em: 10/01/2019.

LAMOUNIER, Rosamônica da Fonseca. **Da autoconstrução à arquitetura aberta: o Open Building no Brasil**. Tese de doutorado, 2017. p. 509.

LEUPEN, Bernard. **Frame and generic space: a study into the changeable dwelling proceeding from the permanent**. Rotterdam: 010 Publishers, 2006. p. 256.

LOOS, Adolf. **Sobre um pobre homem rico**. 1890. Disponível em: http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/02_arq_interface/2a_aula/loos_pobre_homem_rico.pdf. Acesso em: 05/02/2019.

MACIEL, Carlos Alberto. **Arquitetura como infraestrutura: teoria** Belo Horizonte: Editora Miguilim, 2019b. p. 272.

MACIEL, Carlos Alberto. **Arquitetura, indústria da construção e mercado imobiliário: ou a arte de construir cidades insustentáveis**. In: **Arquitextos**, São Paulo, n.163.00, ano 14, dez. 2013. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.163/4986>. Acesso em: 07/05/2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Manual técnico aplicado a edificações**. Belo Horizonte. 2011.

TILL, Jeremy; SCHNEIDER, Tatjana. **Flexible housing: the means to the end**. 2005. Disponível em: <https://jeremytill.s3.amazonaws.com/uploads/post/attachment/36/flexib->

le_arq_2.pdf Acesso em: 20/07/2020.

TRAMONTANO, Marcelo. Apartamentos, arquitetura e mercado: estado das coisas. In: **Oficina Verticalização das cidades brasileiras**, 2006, São Paulo. Verticalização das cidades brasileiras, 2006. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/site/livraria/livraria.html>. Acesso em: 14/05/2019.

TRAMONTANO, Marcelo. **O espaço da habitação social no Brasil: possíveis critérios de um necessário redesenho**. São Carlos, 1995. p. 4.

VASCONCELOS, Guilherme Nunes de. **Arquiteto como incorporador? Uma discussão sobre a atuação profissional e outras possibilidades**. Dissertação de mestrado, 2015. p. 229.

DA PERIFERIA ÀS PERIFERIAS? PELA CRIAÇÃO DE UM NOVO QUADRO ANALÍTICO DOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS

Eugênia Dória Viana Cerqueira²

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p180

Resumo

Nas últimas décadas, observa-se uma evolução das periferias urbanas, pautada por um processo de complexificação e diversificação socioespacial. Assim, o presente artigo visa discutir o desenvolvimento de um novo quadro analítico na literatura urbana, que ultrapasse a tradicional abordagem binária, focada no antagonismo entre as áreas centrais e as periferias. Realiza-se uma revisão bibliográfica crítica, amparada por exemplos ilustrativos coletados durante trabalho de campo realizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Palavras-chave: Periferias. Subúrbios. Expansão urbana. Pós-suburbia. Belo Horizonte

1. Este artigo toma por base a tese de Doutorado de Eugênia Dória Viana Cerqueira, defendida em 2018 na Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne e no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais.

2. Doutora em Planejamento Urbano e Geografia pela Université Panthéon-Sorbonne/Universidade Federal de Minas Gerais, mestre em Planejamento Urbano pela Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne e graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Minas Gerais. Atualmente é Professora Substituta da Universidade Federal de Minas Gerais e pós-doutoranda em Geografia pela PUC-Minas. E-mail: eugeniadoria@gmail.com

FROM THE PERIPHERY TO PERIPHERIES? FOR THE CREATION OF A NEW THEORETICAL FRAMEWORK FOR STUDYING SUBURBAN AREAS IN BRAZIL

Abstract

In recent decades, there has been an evolution of peripheral areas, guided by a process of socio-spatial complexification and diversification. Thus, this paper advocates for the development of a renewed theoretical framework in urban literature, beyond the traditional twofold approach that focuses on the antagonism between central and peripheral areas. A critical bibliographic review is carried out, supported by illustrative examples collected during fieldwork carried out in the Metropolitan Region of Belo Horizonte.

Keywords: Suburban areas. Peripheries. Urban sprawl. Post-suburbia. Belo Horizonte

¿DE LA PERIFERIA A LAS PERIFERIAS? POR LA CREACIÓN DE UN NUEVO MARCO ANALÍTICO DE LOS ESPACIOS PERIFÉRICOS EN BRASIL

Resumen

En las últimas décadas se ha producido una evolución de las periferias urbanas, guiada por un proceso de complejación y diversificación socioespacial. Así, este artículo tiene como objetivo discutir el desarrollo de un nuevo marco analítico en la literatura urbana, que va más allá del enfoque binario tradicional, centrado en el antagonismo entre las áreas centrales y las periferias. Se realiza una revisión bibliográfica crítica, sustentada en ejemplos ilustrativos recopilados durante el trabajo de campo realizado en la Región Metropolitana de Belo Horizonte..

Palabras-claves: Periferias. Subúrbio. Expansión urbana. Possuburbia. Belo Horizonte

Introdução

No contexto de áreas metropolitanas cada vez mais extensas, constata-se uma inflexão nos modelos tradicionais de urbanização. A produção dos espaços periféricos, através de diversas modalidades de governança, vem transformando as metrópoles de maneiras inesperadas. A literatura recente sobre a pós-subúrbia (PHELPS E WU, 2011) aponta que, em uma escala global, os modelos clássicos das periferias urbanas vêm se reconfigurando, dando lugar para estruturas policêntricas e multifuncionais, pautadas pela reestruturação das lógicas de mobilidade e pela crescente diversificação do mercado imobiliário. Essas novas dinâmicas periféricas alicerçam-se em uma implosão da oposição dialética entre centro e periferia, suscitando o questionamento do estereótipo das periferias como territórios homogêneos e precários, adjacentes aos centros urbanos (LE GOIX, 2016). Sob essa ótica, o processo de suburbanização generalizada (KEIL, 2013) merece ser interpretado como uma dinâmica global, presente também em países cujo fenômeno de periferização aconteceu de forma tardia.

Nas grandes metrópoles brasileiras, as periferias das aglomerações foram historicamente analisadas através de uma perspectiva dualista, que opõe, diametralmente, centro e periferia. Por muitas décadas, as periferias, frequentemente desprovidas de infraestrutura e serviços

básicos, foram consideradas, de maneira redutora, como apêndices dos centros urbanos. De modo geral, a literatura urbana foca na precariedade dos espaços periféricos em relação aos centros das aglomerações, corroborando a visão binária em questão. Nas últimas duas décadas, mudanças na estrutura territorial apontam na direção de formas de urbanização cada vez mais dispersas e diversificadas, em consonância com as tendências vigentes no contexto internacional (REIS FILHO, 2006). A expansão periférica vem se tornando cada vez mais complexa em termos de uso do solo e das atividades que abrigam, associando diferentes tipologias residenciais a shopping centers, centros de lazer, equipamentos de educação, etc. O poder de atração das áreas centrais, em termos de deslocamentos cotidianos, compete com a emergência de centralidades secundárias nas periferias das aglomerações (MENDONÇA *et al.*, 2004).

Vale notar que o padrão centro-periferia, que consistiu no modelo dominante de urbanização das cidades latino-americanas desde a década de 1970, permanece apresentando capacidade explicativa no que se refere aos padrões contemporâneos de urbanização. De maneira geral, o desenvolvimento urbano permanece pautado pela concentração excessiva de serviços e infraestrutura nos centros urbanos e por uma conseqüente dependência das áreas centrais em termos de acesso às oportunidades. Ademais, apesar dos avanços observados nas últimas

décadas, as políticas habitacionais permanecem calçadas em uma ótica polarizadora, através da relocação de populações vulneráveis em áreas periféricas distantes e desprovidas de infraestrutura. No entanto, as transformações socioespaciais emergentes observadas nas periferias urbanas permitem desvelar uma série de limitações do modelo dialético centro-periferia, que não prevê ou explica a complexidade de tais dinâmicas recentes, como a dispersão do mercado imobiliário formal, a diversificação das atividades comerciais e serviço, e a reconfiguração das escalas de segregação socioespacial (VIANA CERQUEIRA, 2015).

184

Ainda que as referidas transformações das periferias urbanas tenham sido evocadas em investigações recentes, poucos estudos questionam a abordagem analítica obsoleta das periferias na literatura (LIMONAD; COSTA, 2015). Se a noção de periferia se refere a territórios que ocupam uma posição periférica em relação aos centros (DEPRAZ, 2017), tal visão, dualista e redutora, não representa mais as periferias brasileiras, que se orquestram em torno de realidades muito mais complexas que a simples função de apêndice do centro da cidade. A pluralidade de transformações observadas nas franjas urbanas, assim como a recente integração das periferias pelo mercado imobiliário formal (MENDONÇA *et al.*, 2004), levanta diversas questões relativas a uma reformulação paradigmática no enfoque tradicional dos espaços periféricos na literatura urbana brasileira. Segundo Berger e Chaléard (2017), a

construção de um quadro analítico das periferias urbanas deve preconizar uma implosão das tradicionais contraposições entre o Norte e o Sul Global, considerando que as metrópoles do Sul reproduzem atualmente diversos elementos do processo pós-suburbano observado nos países desenvolvidos.

O presente artigo tem como objetivo discutir as evoluções recentes observadas nas periferias urbanas brasileiras, através de uma revisão bibliográfica problematizada. Sugere-se a elaboração de um novo quadro analítico e conceitual, que redefina o entendimento das periferias, não mais como locus de oposição dialética ao centro, mas como espaços de diversificação, de reprodução social e de complexidade. Primeiramente, foca-se na análise histórica do processo de urbanização das metrópoles brasileiras e formação das periferias, ressaltando o espectro redutor de análise dos espaços periféricos, em um primeiro momento. Em seguida, ressaltam-se as evoluções recentes observadas nas periferias urbanas brasileiras, traçando uma análise crítica dos principais conceitos e definições utilizados na literatura urbana. A argumentação é amparada por exemplos ilustrativos coletados durante trabalho de campo realizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

A urbanização brasileira : Uma expansão fragmentada

A década de 1970: uma urbanização rápida, intensa

e desordenada

Ao longo dos últimos dois séculos vários países apresentaram uma tendência maciça de transferência da população do campo para as cidades. No caso brasileiro, semelhante outros países em desenvolvimento, a urbanização vem ocorrendo em um ritmo acelerado desde a segunda metade do século XX, muito superior àquele observado nos países desenvolvidos. Somente na segunda metade do século XX, a população urbana passou de 19 milhões para 138 milhões, multiplicando-se 7,3 vezes (BRITO; SOUZA, 2005). O início do processo de urbanização no Brasil articula-se a uma série de mudanças socioeconômicas estruturais a partir da década de 1930, mas, somente em 1970, a população urbana torna-se superior à rural. Entre as décadas de 1960 e 1980, as regiões metropolitanas brasileiras apresentaram uma verdadeira explosão nas taxas de crescimento demográfico, decorrente do intenso fluxo migratório rural-urbano

Nos anos 1970 e 1980, as periferias urbanas foram palco de um crescimento demográfico espetacular, caracterizado pela precariedade em infraestrutura e serviços e pela perpetuação das condições de pobreza urbana. Assim, a urbanização no Brasil foi calcada, historicamente, em um modelo desigual de urbanização, caracterizado pelo antagonismo entre o centro e os espaços periféricos (SABATINI, 2003): os espaços centrais concentravam as populações de alta renda, assim como os principais serviços e atividades, enquanto as periferias associaram-se à

expansão da ocupação informal e à escassez de infraestrutura, serviços e atividades (Figura 1). A concentração de atividades nas áreas centrais suscita, até o momento, a realização de longos deslocamentos pendulares para o acesso de equipamentos cotidianos, como trabalho, saúde, lazer, etc.



Figura 1 | Periferia popular em Ribeirão das Neves, caracterizada pela predominância de habitações informais.

Fonte: Elaborada por autora, 2017.

O intenso processo de concentração supracitado perdurou até meados da década de 1970, quando o fim do chamado milagre econômico e o início da crise alimentaram o desenvolvimento dos movimentos sociais e das discussões sobre o caráter desigual e excludente da urbaniza-

ção brasileira.

As novas dinâmicas de diversificação socioespacial

A partir da década de 1980, verificou-se uma importante transferência dos fluxos migratórios dos grandes centros urbanos para cidades de médio porte, processo que pode ser explicado, em parte, pelo aumento das atividades terciárias nas metrópoles e pela dispersão da atividade industrial para as preditas cidades. Por outro lado, observa-se uma redistribuição do crescimento populacional nas metrópoles brasileiras, caracterizada pela redução das taxas de crescimento demográfico no centro e pela absorção de um maior contingente de população nas periferias urbanas. Trata-se, igualmente, do período no qual se anunciava a desindustrialização e a reestruturação da tradicional indústria fordista, que abandonava suas tradicionais localizações, nos cinturões industriais metropolitanos, em favor de novas localizações, em cidades médias. As lógicas de êxodo rural, que impulsionaram o crescimento das periferias metropolitanas nas décadas anteriores, são gradualmente substituídas por dinâmicas migratórias intrametropolitanas. A forte pressão fundiária nos centros traduz-se na expulsão das classes de baixa renda às periferias urbanas e em um conseqüente aumento da migração intrametropolitana.

Assim, a partir dos anos 1990, as metrópoles brasileiras tornaram-se palcos de uma pluralidade de transformações, diretamente associadas aos processos de metropolização e globalização. O modelo dialético de urbanização

centro-periferia, que dominou, historicamente, a urbanização nos países do Sul Global, dá lugar a configurações socioespaciais cada vez mais complexas e fragmentadas. Os espaços periféricos inscrevem-se em um contexto crescente de diversificação social, com a difusão de grupos de classe média e alta nas margens urbanas, suscitada pela dispersão territorial do mercado imobiliário formal. A tendência descrita associa-se, por um lado, à busca de um estilo de vida suburbano, atrelado a um forte discurso de securitização e exclusividade (CALDEIRA, 2000 ; MELGAÇO, 2010). Por outro lado, trata-se de uma expansão das categorias de produtos imobiliários existentes nas periferias urbanas, que permitem o acesso à casa própria para uma parte da população para as quais os custos imobiliários das áreas centrais são demasiadamente elevados (MENDONÇA, 2002 ; COSTA; MENDONÇA, 2010).

No contexto de países em desenvolvimento, a disseminação de investigações elucidando as transformações das periferias urbanas tem sido observada, principalmente, a partir da última década (ROITMAN; PHELPS, 2011; LIMONAD; COSTA, 2015 ; BERGER; CHALÉARD, 2017). Os referidos estudos assinalam a emergência e consolidação de novas configurações periféricas nas metrópoles latino-americanas, como a proliferação de condomínios fechados, a difusão espacial de serviços e atividades, o surgimento de centralidades periféricas.

Além disso, observa-se uma descentralização significativa dos empregos e serviços nas metrópoles, contribuindo com a criação de novas polaridades periféricas. Por

um lado, as margens urbanas tornam-se territórios atrativos para a instalação de atividades comerciais e serviços, devido ao menor custo fundiário. Por outro lado, a difusão de grupos de classe alta e média nesses espaços atrai uma gama de equipamentos e serviços, que contribuem com uma reconfiguração das margens das cidades (Figura 2). A dinâmica descrita delinea a emergência de novas centralidades secundárias, que permitem a reestruturação das lógicas de mobilidade e acesso aos serviços, em uma escala de proximidade que mitiga a dependência do centro urbano (VIANA CERQUEIRA, 2018).

190



Figura 2 | Alphaville Lagoa dos Ingleses (Nova Lima) .
Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Para Telles et Cabanes (2006) o espaço urbano brasileiro não se estrutura mais em torno do contínuo centro-pe-

riferia, mas sim de sistemas de maior complexidade. O estudo pioneiro de Caldeira (2000) destacou, no início dos anos 2000, as novas configurações socioespaciais encontradas nas periferias de São Paulo, detalhando o papel dos condomínios fechados nas referidas transformações. Da mesma forma, Mendonça et al. (2004) ilustram na Região Metropolitana Belo Horizonte o processo de "periferização da riqueza", que se articula às novas lógicas de produção do espaço periférico (Figura 2). Embora o fenômeno da diversificação social observado nas periferias urbanas brasileiras, atualmente, possa contribuir com a mitigação da segregação metropolitana em larga escala, alguns autores apontam para a natureza perversa dessas lógicas, que induzem uma reestruturação da escala de segregação das franjas metropolitanas (SABATINI, 2003; VIANA CERQUEIRA, 2015). Os novos produtos imobiliários e equipamentos de consumo implementados nas franjas metropolitanas nos últimos anos suscitam a fragmentação socioespacial, transformando a escala de interações entre as camadas de alta e baixa renda (TORRES; MARQUES, 2001).



Figura 3 | Equipamentos comerciais em Nova Lima
Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

192

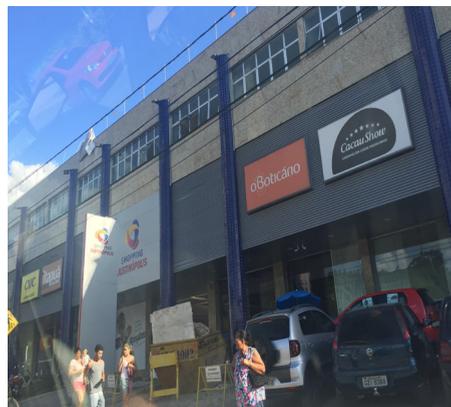


Figura 3 | Equipamentos comerciais em Nova Lima
Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

Vale ressaltar que, apesar da miríade de transformações recentemente observada nos espaços periféricos das metrópoles brasileiras, ainda existem dinâmicas que corroboram o modelo tradicional de ocupação desses territórios. O padrão de ocupação centro-periferia permanece como tônica dominante no que tange à concentração de atividades nas áreas centrais e as desigualdades decorrentes do modelo descrito. Por exemplo, Pereira (2018) aponta que, malgrado as intervenções recentes realizadas no Rio de Janeiro no intuito de melhorar as condições de mobilidade e de acesso aos serviços, as populações vulneráveis residentes em áreas periféricas ainda apresentam os menores índices de acessibilidade na metrópole. No entanto, as novas perspectivas pontuais descritas acima colocam em xeque a prevalência do modelo centro-periferia como explicativo das dinâmicas contemporâneas observadas nas metrópoles brasileiras.

Assim, trata-se de um processo simultâneo de diversificação (disseminação de novos produtos imobiliários, espraiamento das camadas de média e alta renda, difusão de equipamentos e serviços) e ratificação de lógicas tradicionais já existentes (presença de camadas de baixa renda, informalidade, escassez de infraestrutura e equipamentos). As configurações descritas desenham lógicas cada vez mais complexas de distribuição populacional e de equipamentos e serviços.

As transformações recentes: da periferia às periferias?

A prevalência da "periferia" como categoria de análise na literatura urbana brasileira

Sabe-se que, em um contexto global, existe um problema de representação das periferias urbanas, não existindo um consenso, mesmo entre especialistas, sobre os conceitos referentes a esses espaços (HARRIS; VORMS, 2017). Na literatura urbana brasileira, o termo periferia continua sendo o mais comumente utilizado para se referir às margens das aglomerações urbanas, não havendo um conceito teórico e operacional para abordar os referidos espaços. Os primeiros estudos sobre as periferias de São Paulo surgiram nas décadas de 1970 e 1980, em decorrência das altas taxas de crescimento demográfico e expansão urbana (OLIVEIRA, 1972 ; MARICATO, 1982) . As margens das cidades eram descritas como espaços homogêneos, precários e desprovidos de infraestrutura, favorecendo uma abordagem dualista baseada no modelo centro-periferia e na corrente de pensamento sociológico predominante na América Latina, na época. Nesse sentido, a leitura das periferias destacava a escassez de recursos e investimento nos espaços em questão: leis, serviços, infraestrutura, investimentos do poder público, planejamento, etc.

Atualmente, algumas investigações questionam o uso indiscriminado deste termo, ressaltando suas limitações no

cenário urbano contemporâneo (PEREIRA e FIRKOWSKI, 2010). Primeiramente, assinala-se que a palavra "periferia" possui uma forte conotação política e socioeconômica, que incentiva uma visão negativa desses espaços. Por outro lado, o referido conceito articula-se diretamente ao modelo dialético centro-periferia, que, atualmente, parece demasiadamente redutor para explicar as novas configurações metropolitanas observadas nas periferias das metrópoles. Para Rosa, (2011) trata-se de uma crise conceitual, uma vez que as teorias e categorias atuais de análise não abrangem as novas realidades das metrópoles brasileiras. Nesse contexto, observou-se a emergência, nas últimas duas décadas, de variações da noção de periferia, na tentativa de descrever as novas estruturas socioespaciais em questão.

No início dos anos 2000, Torres e Marques (2001) apontam o conceito de "hiperperiferia" para designar as periferias distantes das metrópoles brasileiras, caracterizadas, segundo os autores, por um aumento da exclusão socioespacial. Da mesma maneira, Torres (2005) utiliza o conceito de "periferias consolidadas" em referência às periferias metropolitanas da cidade de São Paulo, que apresentam uma maior diversidade de serviços e infraestrutura. Por outro lado, o conceito oposto de "periferia não consolidada" representa os espaços periféricos caracterizados pela precariedade e pela escassez de infraestrutura urbana. A abordagem proposta, no entanto, continua a

favorecer uma visão dualista das periferias urbanas..

Em um estudo focado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Costa *et al.* (2006) apontam a noção de "periferia metropolitana", ratificando a integração metropolitana dos espaços periféricos. Postula-se a construção de um objeto metropolitano coeso, constituído pela interlocução entre centro e espaços periféricos, e não somente pela relação de imposição do primeiro e dependência dos segundos. Da mesma maneira, face à pluralidade de quadros conceituais embasados na noção de periferia, Ritter e Firkowski (2009) sugerem que o termo periferia deve ser sempre utilizado no plural ("periferias"), devido à heterogeneidade dos processos socioespaciais observados atualmente nesses espaços.

196

A construção de um quadro analítico das periferias: dialogando com conceitos do Norte global?

Se o processo de periferização nas cidades latino-americanas difere, historicamente, das cidades do Norte Global, constata-se, atualmente, uma série de semelhanças no que diz respeito ao processo de metropolização e à complexificação dos espaços periféricos. No contexto de crescente globalização das dinâmicas urbanas, a incorporação e diálogo com conceitos estrangeiros parece ser cada vez mais recorrente na literatura latino-americana na tentativa de capturar e descrever as referidas transforma-

ções das periferias, associadas às lógicas pós-modernas de produção espacial.

As noções de “periurbano” ou “periurbanização” ganharam peso no vocabulário da pesquisa urbana brasileira. O conceito foi cunhado por pesquisadores franceses no final dos anos 1960, no intuito de descrever o processo de expansão urbana das cidades francesas, que abrangeu, predominantemente, as classes médias e foi caracterizado pela prevalência de modelos de habitação unifamiliares. No entanto, na literatura urbana brasileira o emprego do termo periurbano trata-se, muitas vezes, de uma simples transposição de noções, que não comporta uma reflexão crítica adequada sobre o termo. O conceito de periurbano é, prioritariamente, utilizado no campo da geografia agrícola ou rural, possuindo um diálogo restrito com a questão urbana (ROSA, 2011). Além disso, poucos pesquisadores brasileiros tecem definições claras do termo periurbano de modo a incorporá-lo às dinâmicas específicas das cidades brasileiras. Vale (2005) define os espaços periurbanos como “zonas de transição entre a cidade e o interior, onde as atividades rurais e urbanas se misturam [...] são espaços que até possuem paisagens rurais, fazem parte das lógicas urbanas”.

Da mesma forma, a incorporação do conceito americano de “suburbanização” é pouco definida na literatura brasileira. A referida noção é utilizada, simultaneamente, para

referir-se à periferização de camadas populares, mas também a fim de descrever o processo de dispersão espacial das classes de alta renda para os espaços periféricos. Limonad (1999) associa o processo de suburbanização das metrópoles latino-americanas com “sub-urbanização”, em alusão ao modelo de ocupação precária que dominou por muitos anos a urbanização das margens. Vale (2005) postula que a expansão das cidades latino-americanas é calcada em um processo de “suburbanização inversa”, pautada por lógicas contrárias às dos países em desenvolvimento, nos quais o processo de expansão urbana articulou-se, primeiramente, às camadas de média e alta renda.

198

Embora todos os conceitos assinalados tenham sido usados para descrever a primeira fase de expansão urbana, ressalta-se a necessidade atual de desenvolver novos conceitos capazes de descrever a realidade plural das periferias. Nas últimas décadas, uma miríade de termos e conceitos proliferaram na literatura internacional, no intuito de descrever as novas estruturas socioespaciais metropolitanas como *edge city* (GARREAU, 1991), “*edgeless city*” (LANG, 2003), “*post-suburbia*” (PHELPS e Wu, 2011). A criação de um novo vocabulário urbano visa caracterizar uma nova fase de urbanização que ultrapassa as lógicas associadas aos processos clássicos de periferização, em uma escala global.

Nos anos 1990, Garreau (1991) propõe o termo “*edge city*” para designar as novas estruturas multifuncionais

emergentes nas periferias urbanas, que abarcam complexos residenciais, comerciais, prédios de escritório e serviços ,etc. No contexto brasileiro, observa-se a emergência de estruturas policêntricas em diversas metrópoles, como São Paulo (CALDEIRA, 2000), Curitiba e Belo Horizonte (Costa e Mendonça, 2010). Em Belo Horizonte, o condomínio Alphaville, homônimo do famoso loteamento residencial em São Paulo, inspira-se nas edges cities americanas, contemplando a criação de uma estrutura autônoma em relação ao centro (Figura 4). O loteamento, projetado para ser uma cidade local, propõe a implementação de serviços e atividades locais (Costa *et al.*, 2004).



Figura 4 | Centro comercial do condomínio Alphaville Lagoa dos Ingleses
Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

No entanto, no que diz respeito à transferência de modelos conceituais de produção e apropriação do espaço, o surgimento de novas lógicas de expansão urbana nas cidades latino-americanas não pode ser automaticamente associado à reprodução dos padrões de periferização observados nos países desenvolvidos. No caso da América Latina, a intensa exclusão socioespacial e natureza fragmentada que pautou a historicamente expansão das cidades (questões presentes desde o período de colonização) ainda as distinguem proeminentemente das cidades do Norte Global. Moura (2010) postula que o modelo de ocupação residencial em condomínios fechados, que se estabeleceu nas periferias urbanas das principais cidades brasileiras nos últimos anos, não se encaixa exatamente na definição de *edge city*, uma vez que não se tratam de espaços autossuficientes. Embora os referidos condomínios integrem cada vez mais atividades de serviço e lazer em seu interior, observa-se ainda o estabelecimento de uma relação de dependência com áreas adjacentes, particularmente no que diz respeito à força de trabalho dos moradores de baixa renda. Com efeito, trata-se de um processo em cadeia, no qual a instalação de loteamentos securitizados catalisa a implementação de empregos e atividades nos arredores e que, por sua vez, se tornam fatores de atratividade para as classes trabalhadoras. No contexto latino-americano, Roitman e Phelps (2011) denominam o processo descrito de "suburbanização dualizada", devido à articulação espacial, sob a forma de fragmentação social, das classes de alta e baixa renda.

A emergência de elementos da pós-subúrbia nas periferias brasileiras

Segundo Keil (2018) a suburbanização é, atualmente, um fenômeno global que deve ser analisado através de paradigmas que ultrapassem os tradicionais paradigmas conceituais que têm ladeado o processo de expansão urbana na literatura acadêmica. Nesse sentido, há uma série de processos que necessitam de uma investigação renovada, tanto no campo dos estudos empíricos, quanto em debates conceituais. Phelps e Wu (2011) defendem a ideia da emergência de uma nova fase de expansão urbana, denominada “pós-subúrbia”, na qual a expansão das periferias urbanas seria caracterizada pela diversificação socioespacial, aliada à estruturação de novas centralidades secundárias e à implantação gradual de comércios e serviços nas áreas periféricas. A pós-suburbanização incluiria processos de construção e reconstrução das cidades nas margens metropolitanas: o processo suburbanização clássica é parcialmente convertido, invertido ou subvertido em um novo processo que envolve o adensamento das áreas periféricas, a complexificação e a diversificação do processo de suburbanização (KEIL, 2018). Trata-se, assim, de uma definição, englobando, simultaneamente, diversos aspectos do sub/urbano.

Nesse sentido, os autores ressaltam o potencial do conceito como categoria analítica dos processos globais de transformação das periferias urbanas, sem se limitar à literatura anglo-saxã. Argumenta-se que existem paradig-

mas de disparidade temporal que permitem o surgimento de modalidades de urbanização, como o pós-subúrbia, em diferentes contextos espaciais e temporais. Sob essa perspectiva, embora o processo em questão não seja automaticamente transponível de cidades do Norte para o Sul Global, elementos da pós-subúrbia podem ser observados em metrópoles dos países em desenvolvimento.

While the American or Anglo-Saxon model (single family homes often in master planned subdivisions) has retained its attraction for aspirational middle classes across the world, the global S+013; McGee, 2015; Roy, 2015; Wu and Shen, 2015). This means that despite the tendency for sameness, suburbanization – due to its multiple historical trajectories (e.g. Fishman, 1987; Harris, 1996, 2004; Knox, 2017) – comes in all manner of shapes, forms and institutions, organized and disorganized, formal and informal, gated and squatted, and ranges from single-family homes to high rise towers, including massive infrastructures, employment and commercial zones, conservation areas and greenbelts (Keil, 2013, 2017). (Keil, 2018, p. 497).

202

Um estudo realizado por Roitman e Phelps (2011) em Buenos Aires revela alguns elementos comuns às cidades latino-americanas que podem ser considerados como pós-suburbanos. Os autores apontam que, nos últimos anos, a implantação de condomínios fechados nas franjas metropolitanas da metrópole suscitou o desenvolvimento de atividades, como shopping centers, hotéis, cinemas, etc. Além disso, estudos recentes sobre expansão urbana na América Latina (SALCEDO ; TORRES, 2004) assinalam que a proliferação de condomínios fechados resulta de vários processos simultâneos de periferização e pós-suburbanização.



Figura 5 | Vale do Sereno (Nova Lima).

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Entretanto, na literatura urbana brasileira o quadro analítico da pós-subúrbia, assim como outras abordagens reconhecedoras da pluralidade de processos que orquestram as periferias urbanas, tem sido negligenciado até então. O conceito de pós-subúrbia dialoga diretamente com a noção mais ampla de urbanização extensiva, cunhada por Monte-Mor no intuito de designar “o processo de extensão das condições gerais de produção urbano-industrial para além das cidades, atingindo espaços próximos e longínquos, onde as relações socioespaciais urbano-industriais se impõem como dominantes, independentemente da densidade urbanística variada” (MONTE-MOR, 2005, p. 435). Segundo Costa e Mendonça (2010), a perspectiva da urbanização extensiva possibilita a compreensão deste processo numa escala espa-

cial mais abrangente, assinalando a emergência de novas centralidades e de perspectivas de politização do espaço e da práxis social a partir da periferia.

Por fim, a tabela abaixo apresenta uma síntese da discussão delineada acima. Longe de ser exaustiva, a análise aqui tecida apresenta, entretanto, pistas para a construção de um quadro analítico, ultrapassando os arranjos conceituais tradicionais referentes aos espaços periféricos e possibilitando uma maior compreensão da pluralidade de processos que moldam esses espaços atualmente.

	Conceito derivados de periferia	Conceitos internacionais	Outros conceitos
Anterior a 1990	-Periferia	-Periurbano (França) -Subúrbio (Estados Unidos)	
1990-2010	-Hiperperiferia - Torres e Marques (2001) -Periferia consolidada (Torres, 2005) -Periferias metropolitanas (Costa et al., 2006)	-Edge city (Garreau, 1991) -Edgless city (Lang, 2003)	-Sub-urbanização (Limonad, 1999) -Periurbano (Vale, 2005) -Suburbanização inversa (Vale, 2005)
Após 2010		Pós-suburbia- Phelps e Wu (2011)	

Tabela 1 | Principais conceitos de referência aos espaços periféricos utilizados na literatura urbana

Fonte: Elaborado pelo autor.

Conclusão

Em um contexto crescente de globalização e metropolização, observa-se uma crescente diversificação socioespacial das periferias urbanas, que se tornam espaços cada vez mais complexos. Entretanto, até a última década, a maioria dos trabalhos científicos têm se apoiado em um modelo antagônico entre as áreas centrais da cidade e as periferias urbanas, não acompanhando as inúmeras transformações em ação nas franjas periféricas atualmente. A referida abordagem possui uma série de limitações, visto que as categorias conceituais e analíticas utilizadas remontam às dinâmicas observadas na década de 1970, no ápice do processo de expansão urbana das grandes cidades brasileiras. A revisão bibliográfica realizada no presente artigo permite aferir que o conceito de "periferia", que permanece o mais utilizado para analisar as margens urbanas na literatura, é imbuído de uma abordagem pejorativa dos espaços em questão, apontados como simples apêndices dos centros urbanos. Nesse sentido, demonstra-se que, nas últimas décadas, alguns autores sugerem a utilização de conceitos derivados da noção de periferia, no intuito de representar a diversidade de arranjos observados nos espaços em questão. A discussão conceitual abrange, igualmente, a utilização de conceitos utilizados em outros contextos nacionais, particularmente noções cunhadas depois dos anos 2000, a fim de descrever a nova fase de periferização em diversos países. Por fim, o enfoque do debate gravita em torno da noção de "pós-subúrbia", cunhada por Phelps e Wu (2011), no intuito

de descrever a segunda fase de expansão das periferias urbanas, caracterizada pela diversificação socioespacial, aliada à estruturação de novas centralidades secundárias e à implantação gradual de comércios e serviços nas áreas periféricas.

É importante ressaltar que o modelo centro-periferia ainda se impõe como padrão estruturante de expansão urbana nas cidades latino-americanas, configurando uma importante assimetria entre os espaços centrais e as periferias urbanas. No entanto, parece imperativo ultrapassar a abordagem binária que orienta a literatura com enfoque nas periferias urbanas, assinalando o caráter heterogêneo e plural dos referidos espaços. À medida em que a suburbanização se torna um dos grandes processos de urbanização contemporânea, critérios como densidade, morfologia, composição social, anteriormente utilizados para designar os espaços periféricos, devem ser reavaliados. A noção de suburbanização como dependente de um centro deve assim ser mitigada, à medida que a periferização assume uma miríade de formas múltiplas de centralizações e descentralizações (KEIL, 2018).

Referências

BRITO, F.; SOUZA, J. DE. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. *São Paulo em Perspectiva*, v. 19, n. 4, p. 48–63, dez. 2005.

CAILLY, L. Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? *Espace Temps*, 2008.

CALDEIRA, T. P. DO R. *City of walls: crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. Berkeley, Etats-Unis d'Amérique: [s.n.].

COSTA, H. S.; COSTA, G. M.; MENDONÇA, J. G.; MONTE-MOR, R. L. DE M. *Novas periferias metropolitanas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2006.

COSTA, H. S.; MENDONÇA, J. G. *Urbanização recente e disputa pelo espaço na dinâmica imobiliária metropolitana em Belo Horizonte*. XVII Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Anais... In: XVII ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS. Caxambu: 2010. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/2366/2319>>. Acesso em: 30 ago. 2017

COSTA, H. S.; REZENDE, L. N. *Expansão metropolitana, habitação e a construção de sonhos de consumo: notas a partir do Alphaville*. [s.l.] Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2004. Disponível em: <<http://core.ac.uk/download/pdf/6520153.pdf>>. Acesso em: 27 ago. 2017.

DODIER, R. *Modes d'habiter périurbains et intégration sociale et urbaine*. Disponível em: <<https://www.espacetemps.net/articles/modes-dhabiter-periurbains-et-integration/>>.

Acesso em: 20 ago. 2017.

HARRIS, R.; VORMS, C. (EDS.). **What's in a Name?: Talking about Urban Peripheries**. Toronto: University of Toronto Press, 2017.

KEIL, R. Extended urbanization, “disjunct fragments” and global suburbanisms. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 36, n. 3, p. 494–511, jun. 2018.

LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 71–91, 1999.

LIMONAD, E.; COSTA, H. S. M. Cidades excêntricas ou novas periferias? **Revista Cidades**, v. 12, n. 21, p. 278–304, 2015.

MARICATO, E. **A Produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo, Brésil: Editora Alfa-Omega, 1982.

MELGAÇO, L. **Securização Urbana - Da psicofera do medo à tecnofera da segurança**. [s.l.] Universidade de São Paulo, 2010.

MENDONÇA, J. **Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Thèse de Doctorat—Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.

MENDONÇA, J. G.; PERPÉTUO, I. H. O.; VARGAS, M. C. **A Periferização Da Riqueza Na MetrÓpole Belo-Horizontina: Falsa HipÓtese?** . In: ANAIS DO XI SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA. Diamantina: 2004. . Acesso em: 24 ago. 2017

MONTE-MOR, R. L. DE M. A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporâneo. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Eds.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p. 429–446.

MOURA, C. P. DE. Condomínios e Gated Communities: por uma antropologia das novas composições urbanas. **Anuário Antropológico**, n. II, p. 209–233, 1 dez. 2010.

PEREIRA, R. H. M. **Distributive Justice and Transportation Equity: Inequality in accessibility in Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado—Oxford: University of Oxford, 2018.

PHELPS, N. A.; WU, F. (EDS.). **International perspectives on suburbanization: a post-suburban world ?** Houndmills, Basingstoke, Hampshire, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Etats-Unis d'Amérique: [s.n.].

RITTER, C.; FIRKOWSKI, O. L. C. DE F. Novo conceitual para as periferias urbanas. **REVISTA GEOGRAFAR**, 2009.

ROITMAN, S.; PHELPS, N. Do Gates Negate the City? Gated Communities' Contribution to the Urbanisation of

Suburbia in Pilar, Argentina. *Urban Studies*, v. 48, n. 16, p. 3487–3509, 2011.

ROSA, P. P. V. Políticas públicas em agricultura urbana e periurbana no Brasil. *Revista Geográfica de América Central*, v. 2, n. 47E, 2011.

SABATANI, F. *The Social Spatial Segregation in the Cities of Latin America*. [s.l.] Inter-American Development Bank, 2003.

SALCEDO, R.; TORRES, A. Gated communities in Santiago: wall or frontier? *International Journal of urban and regional research*, v. 28, n. 1, p. 27–44, 2004.

TELLES, V. DA S.; CABANES, R. *Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios*. [s.l.] Editora Humanitas, 2006.

TORRES, H.; MARQUES, E. Reflexões sobre a hiperperiferia: novas e velhas faces da pobreza no entorno metropolitano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 4, p. 49–70, 2001.

VALE, A. R. *Expansão Urbana e plurifuncionalidade do espaço periurbano do município de Araraquara-SP*. Thèse de Doctorat—Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 2005.

VIANA CERQUEIRA, E. *As novas lógicas de fortificação*

residencial nas periferias metropolitanas de Belo Horizonte: quais impactos sobre a segregação social? **URBE Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 7, n. 2, p. 195–210, 2015.

VIANA CERQUEIRA, E. Les inégalités d'accès aux ressources urbaines dans les franges périphériques de Belo Horizonte (Brésil) : quelles évolutions ? **EchoGéo**, n. 39, 22 fev. 2017.

VIANA CERQUEIRA, E. Les inégalités d'accès aux ressources urbaines dans les franges périurbaines de Lille et Belo Horizonte (Brésil). Thèse de Doctorat—Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2018.

O ALIMENTO COMO MERCADORIA E AS INTERAÇÕES CAMPO-CIDADE

Felipe Facci Inguaggiato¹

Tatiane Ferreira Olivatto²

DOI: DOI 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p212

Resumo

212

Os movimentos de urbanização e capitalistas causaram o distanciamento entre a população urbana e a origem de seus alimentos. Os supermercados refletem a visão do alimento como mercadoria e o esvaziamento de interações sociais – os “não lugares”. Este trabalho propõe um levantamento bibliográfico de caráter reflexivo acerca de práticas que conectem as esferas campo-cidade, trazendo um debate acerca das feiras livres, espaços públicos e projetos comunitários. Também são levantadas questões que desencorajem o êxodo rural, como a valorização da agricultura familiar e cooperações.

Palavras-chave: Urbanização no Brasil. Produção Agrícola. Produção Familiar.

1. Geógrafo pela Unicamp, mestre em Engenharia Urbana pela UFSCar, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana pela UFSCar. fp.facci@hotmail.com

2. Engenheira Civil pela PUC Campinas, mestranda em Engenharia Urbana pela UFSCar. tatianeolivatto@yahoo.com.br

FOOD AS A COMMODITY AND COUNTRYSIDE-CITY INTERACTIONS

Abstract

The urbanization and industrialization movements triggered the distance between the urban population and the origin of their food, modifying the countryside-city relations. This work proposes a reflection on this relationship, raising a debate about practices that can narrow them, such as, the appropriation of public spaces for urban agriculture and open markets, in addition to the incorporation of sustainable production. Alternatives that discourage rural exodus are also explored, such as the enhancement of family farming, cooperation and producer-community partnerships.

Keywords: Urbanization in Brazil. Agricultural production. Family Farming. Agroecology. Urban agriculture..

LA COMIDA COMO PRODUCTO E INTERACCIONES CAMPO-CIUDAD

Resumen

Los movimientos de urbanización e industrialización dispararon la distancia entre la población urbana y el origen de sus alimentos, modificando las relaciones campo-ciudad. Este trabajo propone una reflexión sobre esta relación, suscitando un debate sobre prácticas que pueden estrecharlas, como la apropiación de espacios públicos para la agricultura urbana y los mercados abiertos, además de la incorporación de la producción sostenible. También se exploran alternativas que desalientan el éxodo rural, como la valorización de la agricultura familiar, la cooperación y las alianzas entre productores y comunidades.

Palabras-claves: Urbanización en Brasil. Producción agrícola. Agricultura familiar. Agroecología. Agricultura urbana.

Introdução

A produção dos meios para a realização das necessidades humanas é, sem dúvida, um ato histórico e, para o processo civilizatório entrar em curso, é necessário a construção de uma relação objetiva com a natureza, transformando-a em processos que garantem a sobrevivência das pessoas. Essa condição impõe no curso da história uma divisão entre campo e cidade – a primeira grande contradição do processo de produção (MARX, 1983). Isso é fruto de uma divisão socio-geográfica do trabalho, que se dá pelo contingente da população que se separa de parte do processo produtivo.

214

Neste sentido, a atividade primária produtiva se dá no campo, satisfazendo as necessidades da cidade. Esta, por sua vez, se expande a partir do momento em que as forças produtivas no campo são suficientes e excedentes para abastecer a cidade (DEÁK, 1991). Desta forma, a manutenção da cidade requer uma acumulação prévia, através do fluxo contínuo de excedentes alimentares entre o campo e a cidade, pressupondo existência de uma classe isolada espacialmente (ROLNIK, 1994).

Com o passar do tempo, o rápido processo de urbanização causou, dentre outros, o distanciamento entre a população urbana e as origens dos seus alimentos, resultando no desprendimento das pessoas sobre o valor

da comida e no desconhecimento do trabalho no campo, desconectando o meio urbano ao rural. O advento das cidades comerciais e industriais remetem a um intenso fluxo comercial e capital (HARVEY, 2006), onde o excedente alimentar é usado para sustentar além de si mesmo, os artífices, visto que a manufatura não se desenvolve sem a existência desse excedente (SINGER, 1979).

Assim, o excedente alimentar transforma-se em valor de troca, fazendo surgir uma nova classe de produtores urbanos, através dos mercadores, especuladores, usuários, etc. (SINGER, 1973). Antes, os camponeses adquiriam bens manufaturados nas cidades, mas mantinham uma produção para autoconsumo. Todavia, o produto urbano reduziu drasticamente a produção de subsistência no campo (SINGER, 1979) e, com o passar do tempo, a divisão entre o trabalho no campo e cidade foi ficando cada vez mais evidente.

Nesse sentido, será abordado no presente artigo o distanciamento das relações entre campo e cidade, atrelado à inserção da produção alimentar como um elemento mercadológico usufruído pelos agentes capitalistas nos espaços urbanos. Também serão avaliadas propostas alternativas para aproximar a interação entre estas esferas, desconstruindo o viés puramente capitalista da produção de alimentos.

O método de análise utilizado é um levantamento bibliográfico de caráter exploratório, baseado em Gil (2002). A fundamentação teórica foi desenvolvida com base em autores clássicos da temática voltada ao planejamento urbano e regional, e em pesquisas mais atuais referentes à agricultura urbana e familiar. Para tal, foram realizadas buscas no portal de periódicos da CAPES e na base de indexação Scopus. Além dessas fontes, principalmente no que diz respeito aos estudos de caso explorados ao longo da pesquisa, foram conduzidas consultas à *websites* governamentais, de notícias em geral e de instituições de ensino e pesquisa.

216

Este artigo é estruturado em quatro seções temáticas, além dessa introdução e das considerações finais. A primeira seção temática contextualiza as relações campo-cidade nos países latinos, com foco no Brasil. A segunda explora o alimento como elemento mercadológico, sendo que, na terceira seção esta abordagem é aprofundada numa investigação sobre como os supermercados concretizam a separação de produtores e consumidores, apresentando-se como “não-lugares”. Na última seção temática são apresentadas algumas alternativas, que vão na contramão deste distanciamento, indagando o alimento como promotor de transformação socioespacial.

As relações campo-cidade nos países latinos: o caso do Brasil

Entender as relações entre a urbanização e industrialização nos países latinos é uma questão complexa, visto suas particularidades, especificidades e contradições (PRADILLA, 1980). Em linhas gerais, a industrialização antecedeu-se a urbanização, e o êxodo rural foi algo estrutural – fruto do desenvolvimento da agricultura capitalista, através da concentração de propriedade e de grandes empresas agrícolas (CASTELLS, 1973; PRADILLA, 1980). O resultado deste processo, da forma como ocorreu, foi a mudança das relações sociais e um drástico processo de desapropriação de terras.

Para entender essas relações na América Latina, cabe olhar também para a subordinação ao imperialismo dos Estados Unidos da América, visto que o Estado é controlado pela burguesia, associando-se aos países centrais (CASTELLS, 1973; FURTADO, 1966).

Todas essas questões associadas fomentaram as desigualdades socioeconômicas e problemas de infraestrutura nas cidades (VILLAÇA, 1999), ainda mais evidentes, se comparadas entre os países ricos (centrais, europeus e norte-americanos) e pobres (periféricos, e.g. latino-americanos) (QUIJANO *apud* CASTELLS, 1973).

Castells (1973), Pradilla (1980) e Villaça (2001) enfatizam a característica de crescimento anárquico dos espaços urbanos, identificando o início de um processo de expansão urbana não compacta e dispersa. Um reflexo desse processo é descrito por Pradilla (1980) através da *Teoria da Marginalidade*, enfatizando que, países latino-americanos são marginais ao desenvolvimento social em relação aos países centrais, e o Estado precisa efetuar políticas públicas para o desenvolvimento socioeconômico. Em uma escala municipal é importante ressaltar, que a marginalidade, de acordo com Quijano (1973), não representa somente a distância física, mas, também, o distanciamento socioeconômico entre a população que habita as cidades.

218

Com o intuito de abrigar o movimento migratório em grandes centros urbanos, o Estado passa a promover investimentos em infraestrutura e fomentar o desenvolvimento industrial (HARVEY, 1980). Essas questões de infraestrutura são dicotômicas, pois, enquanto alguns cidadãos não as possuem, outros as têm em demasia, uma vez que essas relações são vinculadas ao lucro, denominadas por Engels (1976) de *penúria* da habitação. Esse movimento migratório entre o campo e a cidade, desencadeou o encarecimento dos insumos e o empobrecimento da parte da população – devido aos baixos salários e aumento do desemprego (PRADILLA, 1980).

Compreender essas relações é de suma importância para

entendermos o caráter monopólico dessas problemáticas, e Kowaric (1979) adota o termo *espoliação urbana* para descrever o fato do desigual usufruto do conforto urbano. Ou seja, podemos entender essa terminologia como reflexo da desigualdade social encontrada no espaço urbano – palco das diversas especificidades e privilégios de uma mazela da sociedade - nas etapas rotineiras e cotidianas da população, indo da habitação à questões referentes ao trabalho e acesso a bens de consumo.

No caso específico do Brasil, a partir do século XX, em virtude da industrialização vinculada ao grande avanço agropecuarista, as migrações internas fazem da taxa de urbanização brasileira a mais alta da América Latina (SANTOS, 2003). Desse modo, as condições trabalhistas no campo desvalorizaram-se, devido à mecanização do maquinário agrícola nas lavouras, e o morador do campo, que perde seu vínculo com a terra, busca na cidade uma forma de sustento (SANTOS, 1989). Para efeito de análise, enquanto na primeira metade do século XX apenas 31% da população brasileira vivia em espaços urbanos (aproximadamente 38 milhões de pessoas), esse número chegou, na última década a 138 milhões de habitantes – um aumento de mais de 1000% (MARICATO, 2009).

Todavia, a problemática de divisão territorial no país não é recente, e tem bases e origens em uma sociedade historicamente latifundiária, patriarcal e com grande desi-

gualdade socioeconômica (LEONEL JUNIOR, 2016). Em meados de 1950 os Estados Unidos da América com as Organizações Unidas, dão início a uma política de práticas agrícolas, intitulada por Revolução Verde (MOREIRA, 2013). No Brasil, esse discurso ganha força no final da década de 1960, procedendo mudanças no funcionamento estrutural agrário no país (POZZETTI *et al*, 2019).

Esse modelo sequestrou a relação do trabalhador com o campo, que, agora nos espaços urbanos, via a cidade como uma alternativa de sobrevivência. Devido ao vasto crescimento populacional e espacial do meio urbano sem um planejamento adequado, emergiram problemáticas estruturais nas cidades, dando forma a questões como o desemprego, a miséria e a violência (ROLNIK, 2015; VILLAÇA, 1999). Neste cenário, eventualmente, a *autoconstrução* apresentou-se como parte da solução (MARICATO, 1978) – onde os próprios cidadãos realizam a construção de obras, de forma integrada, na maioria das vezes em regiões periféricas economicamente, indo ao encontro do anunciado na teoria da marginalidade proposta por Quijano (1973).

Paralelamente, a modernização das práticas agrícolas alavancou a colheita e a produtividade no campo, beneficiando o mercado econômico, transformando o Brasil em um país agroexportador (UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA, 2015). Nesse contexto, a monocultu-

ra torna-se a principal atividade agrícola, e empresários capitalistas veem o ambiente perfeito para investir (VAN DER PLOEG, 2016). A terra, como meio de produção, torna-se valiosa no mercado capitalista, e sistemas florestais e hortas familiares deram espaço a vastos campos de produção de monocultura e de criação agropecuária (MARQUES, 2018).

Essa configuração da utilização do campo é refletida nos espaços urbanos, onde as empresas do agronegócio ganham força no mercado capitalista – o aumento da procura pelo alimento cresce exponencialmente ao crescimento da população nas cidades. Assim, existe uma prática reguladora, que sustenta as relações comerciais: o mercado livre de comércio (PETRINI, 2015). Isso significa, que o verdadeiro enfoque da política agropecuária nacional é voltado ao mercado, devido a presente expansão agrícola no território nacional (MARQUES, 2020) e é pautada majoritariamente para a exportação comercial e pouco contribui para a diminuição das desigualdades e cooperação entre campo-cidade.

Monte-Mór (2006) atenta para o fato de que o espaço urbano e o espaço rural não se separam completamente, uma vez que ambos incorporam aspectos um do outro (MONTE-MÓR, 2006). Isso porque as interações campo-cidade vão além da questão espacial, contemplando uma série de relações culturais e socioeconômicas (MONTE-

-MÓR, 200).

Considerando que o campo prossegue se mecanizando e que métodos de plantio globalizados se espalham por todo território nacional (MARQUES, 2020), observa-se um cenário onde os alimentos industrializados, as comidas processadas e os vegetais transgênicos atingem espaço na cadeia alimentar da sociedade e, não menos importante, se tornam elementos mercadológicos. Dessa forma, a conversão da produção de alimento em mercadoria menospreza, portanto, sua relação social e cultural de produção, onde a globalização capitalista de exploração cada vez mais distancia o consumidor da origem de sua comida.

222

O alimento como elemento mercadológico

As interrelações entre o campo e a cidade estão relacionadas à forma de alimentação da sociedade, na medida em que a maioria da população mundial reside no meio urbano - 54% da população reside em áreas urbanas e, no ano de 2050, a previsão é que esse percentual aumente para 66% (ONU, 2012).

À vista disso, circunstancialmente ocorre o distanciamento entre o campo e a cidade e do homem e a natureza, dificultando o entendimento dos processos sociais. Cada vez mais o habitante do meio urbano está distante, física e conscientemente da origem dos produtos que o alimen-

ta, decorrência de sua desconexão com o meio rural.

Harvey (2016) enfatiza o “mistério da mercadoria”, que ocorre no momento onde a mercadoria “dá um salto” e se torna um produto, entrando em circulação. Esse salto se dá, segundo o mesmo autor, a margem de lucro do construtor, que disponibiliza o capital necessário, e o custo de aquisição, aluguel ou arrendamento da terra, que precisam ser agregados para que o valor de uso adquira o valor de troca. Desse modo, os centros urbanos passam a ser bem mais do que o local de concentração do excedente alimentar e de toda produção agrícola, mas, também, um ambiente modernizado, transformado industrialmente e que redistribuí ao campo a partir da cidade (SINGER, 1973).

A produção alimentar industrial, atrelada ao aumento populacional nas cidades, resultam em condicionantes divisorias entre grupos na cidade e no campo. Por outro lado, a população do meio urbano se apropria da produção alimentar excedente advinda do campo. Isso é reflexo do ciclo de rotação do capital, que representa a conexão entre o espaço construído ao espaço urbano – com a necessidade de utilização tanto para a produção, quanto para o consumo (JARAMILLO, 1982).

Os principais entraves desse cenário são a preponderância dos agentes capitalistas usando a terra como um bem

privado, o que dificulta seu acesso a pequenos produtores e agricultores (JARAMILLO, 1982), passando a terra então a ter um caráter mercadológico, se apresentando como um objeto com valor de uso, emergindo a *agricultura empresarial* (CORIAT, 1983; VAN DER PLOOG, 2016). Além do mais, aumentam-se as tensões nos espaços urbanos, implicando em novos caminhos para o desenvolvimento das forças produtivas, através da intensificação do comércio e na maior produtividade no espaço urbano.

224

A difusão da conceituação do alimento como mercadoria ganha cada vez mais enfoque, buscando servir aos anseios da indústria do consumo, dificultando a conexão entre produtor-consumidor e, por sua vez, campo-cidade. Nesse cenário, a indústria urbana revoluciona a tecnologia agrícola, fornecendo ao campo seus principais instrumentos de produção (MARQUES, 2018), dissociando os produtos agrícolas da população urbana.

Observando então o sentido mercadológico do alimento, atrelado ao liberalismo global, a supremacia de grandes redes varejistas – como os supermercados – emergem como outra problemática relacionada ao distanciamento entre o campo e a cidade, dando caráter impessoal as relações de consumo e socioculturais.

Os supermercados e o “não-lugar”

As indústrias voltadas ao ramo alimentício do século XXI polarizam cada vez mais a cadeia produtiva, abraçando a agroindústria, o processamento dos produtos e sua distribuição (SÁ, 2014). De forma geral, o capital e sua reprodução nas cidades, como a construção de grandes empreendimentos, são dessemelhantes aos processos de produção de outros setores, ocorrendo de forma articulada com o Estado (JARAMILLO, 1982; MARICATO, 2011).

No início do século XX, o surgimento das grandes redes varejistas – como os supermercados – é exemplo de um modelo econômico bem-sucedido. Antes de 1930, a maior parte dos alimentos eram comprados em pequenas mercearias locais. A partir de então, os supermercados tiveram seu desenvolvimento impulsionado por questões sociais, como a difusão dos sistemas viários e dos automóveis, atrelados à criação da mídia nacional de massa (LEVY; WEITZ, 2000).

Além disso, as mercadorias passam a ser expostas cada vez mais próximas do cliente, dando caráter de liberdade à escolha dos produtos, mudando o padrão da relação de compra – antes, o balconista era responsável por intermediar essas ações – e nasce o *autosserviço*, sistema o qual o próprio consumidor escolhe o produto e efetua sua compra (RENNÓ, 2006). Ou seja, o processo de mecanização

que ocorreu no campo há algumas décadas agora ocorre nas esferas urbanas, com a substituição dos funcionários por sistemas de automação, alterando toda a estrutura organizacional desses espaços, modificando as relações de compra (RENNÓ, 2006).

Com inerente crescimento das redes de supermercado – a partir da incorporação do *autoserviço* - atrelado à expansão agrícola capitalista, o esvaziamento das relações interpessoais nesses espaços ganha cada vez mais destaque, e o distanciamento entre o produtor do mercado alimentício e o consumidor se faz cada vez mais distante.

226

Esse modelo elevou ganhos econômicos, alavancando o crescimento e a diversidade dos produtos apresentados nos supermercados, levando, muitas vezes, ao consumo excessivo. Baudrillard (2008) e Marques (2018) se complementam, afirmando que esses novos modelos de consumo contribuíram para a “*sociedade do consumo*”, pautado no modelo acumulativo das sociedades contemporâneas, levando à crescente desigualdade de distribuição de riqueza.

Esse sentimento é corriqueiramente explorado nos supermercados, vide à exposição de produtos diversos e em demasia. Nesses locais, os espaços são planejados para exponenciar o consumo, sem preocupação com relações de trocas socioculturais, obedecendo uma padroni-

zação internacional, permeando uma noção de segurança física e econômica, que enfatizam os valores sociais considerados produtivos (RENNÓ, 2006). Em contrapartida, as relações comerciais e interpessoais são excluídas, gerando a noção de impessoalidade, fruto do modo de vida individualizado que as pessoas estão sendo submetidas. Apesar de existirem recursos humanos neste modelo de mercado, as relações sociais são praticamente inexistentes e os valores humanos de troca são distanciados.

Como resultado, surge a conceituação do “*não-lugar*”, caracterizado por sua estrutura pretensamente global, criando uma homogeneização que desvaloriza os conceitos socioculturais, acarretando perda da individualidade do território (COSTA, 2014; TORRES, 2014). O termo “*não lugar*” foi utilizado pela primeira vez por Augé (1992), ao questionar de que forma os “*não lugares*” resultam numa perda de nós mesmos como grupo (sociedade), prevalecendo o indivíduo isolado ou “*solitário*”, relacionados à centros comerciais por Sá (2014).

O supermercado e as redes varejistas entram nessa conceituação, pois neles há o esvaziamento das relações socioculturais e o espaço-tempo são cada vez mais escassos, visando somente o lucro (TORRES, 2009). Aspectos de “*aproximação*” visam apenas o ponto de vista capitalista, e estratégias de promoção são somente ferramentas para o consumo (AUGÉ. 2005). De acordo com Sá

(2014), as transformações, por exemplo, das mercearias para os autosserviços, permitem a conscientização da substituição da cidade antiga (lugar antrópico e sociável) pela “nova cidade” (“não lugar” e individualista).

As consequências desse novo sistema vão além do espaço urbano, visto a reorganização de toda estrutura da cadeia alimentar que as redes varejistas levam, uma vez que são elas que regem as regras de fornecimento, o preço, o método de plantio, o padrão de aparência e, por fim, as condições trabalhistas dessa cadeia (TORRES, 2014). Ademais, os pequenos produtores do campo estão presos em uma rede de comércio onde não possuem autonomia nas relações capitalistas, uma vez que todo esse sistema está na mão de poucos agentes, monopolizando toda a cadeia produtora alimentícia

Assim, o formato padronizado de produção e o sistema de *autosserviço* distanciam, cada vez mais, as relações interpessoais, distanciando os produtores dos consumidores. Todavia, algumas propostas são possíveis para recuperação dessas relações nas cidades, além da presente busca da conexão entre o campo e a cidade.

O Alimento como promotor de transformação socioespacial

Atualmente, como foi possível constatar, a produção alimentícia está vinculada ao latifúndio, regido pelos agen-

tes capitalistas, dentre eles, as grandes redes varejistas. Todavia, são apresentadas algumas alternativas para produção de alimentos que o desvincula de seu caráter mercadológico, propondo metodologias que superem os modelos capitalistas de produção e controle das relações campo-cidade.

A produção agrícola em uma escala local é uma delas (MARQUES,2020), uma vez que a interrelação entre o produtor e a população é maior, tendo caráter identitário (PETRINI, 2015). Chayanov (1986) defende a necessidade de uma transformação no campo, procedendo uma nova forma de produção agrícola que deve ser controlada pelos pequenos produtores rurais, para aumentar sua coletividade. Por fim, Abramovay (1998) defende a modernização das técnicas agrícolas aos pequenos produtores, para facilitar a integração com centros urbanos.

Outra forma de aprimorar as relações dicotômicas entre campo-cidade no Brasil são as cooperações, que, se diferem das cooperativas que são estruturas essencialmente capitalistas. Schneider (1981) afirma que o cooperativismo típico:

Quando sobreposto a uma base produtiva desigual comandada pela 'livre iniciativa', tende a aprofundar as desigualdades existentes. Na verdade, o sistema opera dentro de um marco de mudanças 'permitidas' que, do ponto de vista estrutural, são necessariamente marginais. Por isso, continua utópico pensar-se que este cooperativismo individualista, inserido no contexto de uma

formação social que tem no capitalismo o seu modo de produção dominante, atue no sentido de reverter a dinâmica da expansão do capital e das forças sociais que sustentam este processo (SCHNEIDER, 1981, p.31).

Em suma, o cooperativismo rural brasileiro se contradiz no fato de beneficiar-se das condições estruturais para crescer privilegiando o econômico em detrimento do social. A cooperação, por outro lado, pode ser entendida como ação social espontânea ou organizada, que se configura a partir de

uma estratégia de proteção dos trabalhadores contra as adversidades historicamente vivenciadas pela pequena produção rural. É uma forma de administrar a escassez e enfrentar a pobreza, pois a quantidade de terra e os créditos recebidos do Estado para produzir são, individualmente, insuficientes (SCOPINHO, 2007, p.88)

230

Scopinho (2007) destaca ainda, que, através da dimensão da cooperação, as condições para desenvolver a sociabilidade são favorecidas, aliadas à geração de renda a partir da agricultura familiar, o que é essencial para possibilitar a permanência das famílias no campo e evitar novos êxodos rurais. Outra característica dessas cooperações são as iniciativas conjuntas para adoção de métodos sustentáveis de plantio, destacando-se a agroecologia, a sintropia e a permacultura.

A primeira aborda uma perspectiva holística, baseada no senso comum, vinculando os saberes populares so-

bre o espaço rural ao conhecimento científico acadêmico (GLIESSMAN, 2001), e sua produção é voltada ao mercado local e regional (UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA, 2015). A segunda e a terceira também são propostas alternativas ao modelo de produção capitalista, utilizando-se da recuperação do solo através do seu uso, observando condicionantes naturais do espaço, como a formação do solo, regulação do clima e favorecimento do ciclo da água, organizando os cultivos de forma em que haja o mutualismo (GOETSCH, 1997) - práticas apontadas por Marques (2020) como uma alternativa sustentável à produção agrícola. Apesar de heterogêneas em sua conceituação, elas abordam uma questão em comum: constituir uma relação entre campo e cidade que condicione a sustentabilidade local, socioeconômica, cultural e ambiental.

Além desses pontos em comum, estas técnicas - agroecologia, a sintropia e a permacultura – atribuem caráter democrático à produção agrícola, uma vez que aproximam uma diversidade de produtores que vão desde agricultores familiares, povos indígenas, quilombolas, comunidades tradicionais e vulneráveis. No Brasil e em outros países América Latina, Caribe e Europa, esta temática mobilizou comunidades inteiras, associações e instituições à organizarem os Encontros Nacionais de Agroecologia, para debater questões emergentes e trocar experiências (ANA, 2019).

Esses encontros são relevantes para a elaboração de iniciativas e planos de ação como, por exemplo, o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE) e o Programa de Aquisição de Alimentos da Agricultura Familiar (PAA), ambos vinculados à Articulação Nacional de Agroecologia (ANA). Através do PNAE os gestores públicos de estados e municípios devem “destinar no mínimo 30% dos recursos repassados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) para comprar alimentos diretamente das famílias agricultoras e fazer os alimentos chegarem às casas de estudantes da rede pública de ensino” (ANA, 2020). Já o PAA “viabiliza a aquisição de alimentos da agricultura familiar para abastecimento de populações em situação de insegurança alimentar” (ANA, 2020).

Vale ressaltar a relevância do estímulo à agricultura familiar e à incorporação de técnicas sustentáveis de produção de alimentos, devido seu caráter universal, rompendo com paradigmas contemporâneos na produção alimentícia. Questões como o direito à terra rural, com a desconstrução do sistema latifundiário, a garantia do cumprimento da função social da propriedade e o estreitamento entre o vínculo cidade-campo, podem ser beneficiadas deste estímulo.

Todavia, somente a produção de alimentos através de formas alternativas não rompe totalmente o distanciamento entre o campo e a cidade, sendo necessários movimen-

tos que conectem, de fato, a população desses espaços, buscando trazer de volta relações interpessoais. Para tal, é fundamental o entendimento da morfologia urbana e dos produtos que ali circulam.

Sobretudo, com a influência do capital e seus agentes na gestão urbana (MELO, 2013), os espaços públicos, outrora ativos, se tornaram negligenciados (TAKAKI; COELHO, 2008) (FILHO, 2020) e passaram a ser considerados um espaço residual entre as construções desses agentes. Desta forma, medidas que reconquistem o espaço público como forma de efetivação das relações interpessoais, são promissoras. Uma proposta se baseia na valorização de feiras livres, uma ferramenta que atua como mecanismo de renda para os feirantes e pequenos produtores (ROCHA et al, 2013) e, em suas múltiplas esferas de promoção espacial, representa uma forma de comércio que proporciona profundas trocas comerciais, culturais e sociais, vinculando os produtores do campo à população da cidade e estreitando relações interpessoais (AMOR et al, 2012; CUNHA, 2014; SOUZA *et al*, 2017).

Um exemplo simbólico desta proposta é o Mercado do Ver-o-peso, em Belém (PA), estabelecido oficialmente como um centro comercial no ano de 1897, de acordo com o IBGE. Assim como a grande maioria dos centros comerciais que dependiam dessas conexões socioculturais para acontecer, a feira, ao longo do século XX, sofreu

impactos negativos devido à inserção do modelo capitalista de produção e, no ano de 1999, os arquitetos Jorge Aostoga e Luis Cândido Campos venceram uma licitação para revitalização do complexo, buscando a retomada do local como um importante espaço socioespacial e econômico. A revitalização foi realizada, e hoje o Complexo do Ver-o-peso é um importante espaço cultural, turístico e social para o município de Belém. Além do mais, o espaço representa um significativo polo comercial, onde produtor e o feirante têm caráter participativo na economia e no fluxo de capital da região (SOUZA; SILVA, 2009).

Outros exemplos dessa tipologia comercial são a Feira Meia Dois Nove, em Ananindeua, na região metropolitana de Belém, e a Praça Isreal Plads/Cobe em Copenhague, na Dinamarca. A primeira é uma edificação concebida para a realização de feiras semanais, em uma das principais vias municipais, e a segunda é uma praça revitalizada que atua como centro comercial dos produtores regionais.

De forma geral, as feiras livres são uma alternativa oposta ao mercado capitalista que rege o sistema econômico nacional e mundial, visto suas diversas condicionantes, que conectam o trabalhador do campo à cidade, estreitando os vínculos entre essas espacialidades, através de relações interpessoais e do caráter identitário que possuem, indo de encontro ao proposto pelas redes varejistas, como os supermercados.

Além das feiras livres, pode ser implementada nos espaços públicos urbanos a agricultura urbana e periurbana (AUP), que incorpora diversos aspectos - produção, transformação e prestação de serviços - resultando em produtos agrícolas e pecuários voltados ao consumo próprio. Também são frequentes na AUP as práticas de trocas, doações ou comercialização, promovendo a utilização sustentável dos recursos e bens locais (solo, água, resíduos, mão-de-obra e saberes). Assim, vale considerar que essa possibilidade é plausível e viável nos espaços urbanos, contribuindo significativamente para eliminar o distanciamento entre o campo e a cidade e atenuando a visão do alimento como um elemento mercadológico.

No âmbito nacional, verifica-se que 75% das vivências relacionadas à AUP se dão em regiões metropolitanas. Na Zona Sul da cidade de São Paulo, por exemplo, são identificadas algumas dessas iniciativas, nos distritos de Parrelheiros e Marsilac (SUSTENTAREA, 2019). Para ampliar e estimular a produção agroecológica de alimentos nas cidades, o Governo Federal lançou, em 2018, o Programa Nacional de Agricultura Urbana e Periurbana. Por meio de implantação de hortas e viveiro de mudas, criação de pequenos animais e realização de atividades educacionais de capacitação, espera-se:

potencialização das ações de segurança alimentar e nutricional; contribuição para a inclusão social de moradores urbanos, em especial das mulheres; promoção

da educação ambiental e do reaproveitamento e da reciclagem de resíduos orgânicos; estímulo ao convívio social e às atividades culturais relacionadas com a produção agrícola; capacitação técnica e de gestão para os agricultores urbanos; estímulo a hábitos sustentáveis e saudáveis; implantação de produção agroecológica com fins pedagógicos em instituições de ensino, instituições de saúde, instituições religiosas, estabelecimentos penais e de internação socioeducativa, dentre outras instituições e associações (MINISTÉRIO DA CIDADANIA, 2020).

236

Outras propostas alternativas são a organização de pequenas comunidades urbanas e associação de condomínios para a efetivação de parcerias diretamente com pequenos produtores rurais, beneficiando as famílias de ambas as comunidades. Um dos exemplos mais representativos deste tipo de alternativa é o projeto “Campo Favela” que beneficia cerca de 1.300 pequenos produtores agrícolas da região de Piedade e do Vale do Ribeira e mais de 29 mil famílias das comunidades Heliópolis, Jardim Colombo, Cidade Tiradentes, Capão Redondo, Paraísoópolis, São Miguel, Comunidades Indígenas Guaviraty, Itapoã, Ka’aguy Poty, Araça Mirim, Pindoty, Pakurity e Jetyty, Boqueirão e Eucaliptal (Santo André) e Complexo da Maré (RJ) (INSPIER, 2020).

A ideia central do projeto é planejar a logística para prover alimentos saudáveis (ovos, frutas, legumes e verduras), diretamente dos pequenos agricultores para as favelas. Os pequenos produtores agrícolas conseguem adquirir lucro maior do que se vendessem para redes varejistas

e, simultaneamente, os consumidores finais, através das associações locais das favelas, adquirem a produção por um valor menor quando comparado aos valores vendidos em grandes supermercados (INSPER, 2020).

Ao firmar parceria com o produtor dos alimentos, a comunidade se conscientiza da origem do alimento e a relação campo-cidade é estreitada. Isso ocorre em muitas vendas de produtos direto do produtor, que vêm sendo impulsionadas pela facilidade de acesso aos meios de comunicação, incluindo a disponibilidade de aplicativos de mensagens e delivery. Isso tudo devido, principalmente, à ampliação do acesso à internet via satélite na área rural (BRASIL, 2020).

Considerações Finais

A representação do alimento como um produto mercadológico é um reflexo dos processos econômicos capitalistas que habitamos no mundo contemporâneo. As grandes redes de varejo, como os supermercados, contribuem para essa denominação, substituindo toda a cadeia de relação entre os produtores do campo e os habitantes da cidade.

Progressivamente, os processos de urbanização e de acúmulo de capital – atrelados ao solo como um objeto de valor – contribuíram para a reprodução do campo da forma em que estamos habituados a

partir da metade do século XX, como o latifúndio, a monocultura e suas políticas agroexportadoras. Anteriormente, a revolução comercial e a revolução industrial já amostravam um cenário de acumulação de capital e de desigualdades socioeconômicas entre as populações nesses espaços.

O distanciamento entre relações cidade-campo, desse modo, se tornou cada vez mais evidente, atuando de forma exclusiva, e as grandes redes de varejo contribuíram para a diminuição de relações interpessoais entre o produtor e o consumidor, através de ferramentas como o *autosserviço*, visando apenas o lucro. Desta dinâmica, surge o questionamento acerca dos “não lugares”, que desfavorecem as relações interpessoais, prevalecendo o individualismo.

Na contramão desse cenário, métodos alternativos promovidos pela agricultura familiar e pelas cooperações, como a agroecologia, a permacultura e a sintropia, propõem uma utilização do espaço físico e da natureza de modo a respeitar suas características e desvincular sua produção de todo processo econômico contemporâneo. Todavia, somente essa alternativa não resolveria toda problemática levantada, principalmente a questão do distanciamento campo-cidade.

Paralelamente, a retomada das feiras livres e iniciativas de logística comunitária ou fornecimento direto, visto seu alcance a pequenos produtores de caráter regional, apresentam-se como possibilidade de viabilizar a supracitada busca de relações interpessoais entre os produtores e consumidores, conectando esses espaços tão dicotômicos - mas, ao mesmo tempo, relacionados, historicamente e estruturalmente. Da mesma forma, iniciativas de agricultura urbana e periurbana também permitem essa conexão e, juntamente com as feiras-livres, promovem a utilização dos espaços públicos comumente negligenciados e apresentam-se como ferramenta de transformação espacial.

239

Essas propostas de técnicas alternativas e sustentáveis de produção, bem como a apropriação dos espaços, são capazes de desencadear uma interação mais direta entre campo e cidade, além de impulsionar a mobilização coletiva dos agentes. Isso se deve à indução à consciência da origem da produção alimentícia, ao firmamento das relações interpessoais, ao estreitamento da relação entre produtor e consumidor e ao afastamento do conceito de “não lugar”.

Referências

ABRAMOVAY, Ricardo. O admirável mundo novo de

Alexander Chayanov. *Estudos Avançados*, São Paulo, n.12, v.32, p. 69-74, 1998.

AMOR, Ana Lúcia Moreno et al. Perfil de manipuladores e consumidores de hortaliças provenientes de feiras livres e supermercados. *Revista Baiana de Saúde Pública*, Salvador, n.36, v.3. p. 792-815. 2012.

ANA. **Debate público “Agroecologia e Democracia Unindo Campo e Cidade” acontece na UnB.** Articulação Nacional de Agroecologia: Rio de Janeiro. 2019. Disponível em: <<https://agroecologia.org.br/2019/03/12/debate-publico-agroecologia-e-democracia-unindo-campo-e-cidade-acontece-na-unb/>> . Acesso em: 17 de ago. de 2021.

_____. **Articulação Nacional de Agroecologia.** Articulação Nacional de Agroecologia: Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: <<https://agroecologia.org.br/>> . Acesso em: 17 de ago. de 2021.

AUGÉ, Marc. *Domaines et chateau*. Paris: Éditions du Seuil. 1989.

_____. *Não Lugares – introdução a uma antropologia de sobremodernidade*. 1ª ed. Lisboa, 90 Graus. 2005 (1992).

BAUDRILLARD, Jean. *A sociedade de consumo*. Por-

tugal. Edições 70. 2008.

BRASIL. Medida Provisória nº 1.018, de 18 de dezembro de 2020. Altera a Lei nº 5.070, de 7 de julho de 1966, para dispor sobre o valor da Taxa de Fiscalização de Instalação, a Lei nº 11.652, de 7 de abril de 2008, para dispor sobre o valor da Contribuição para o Fomento da Radiodifusão Pública, e a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, para dispor sobre o valor da Contribuição para o Desenvolvimento da Indústria Cinematográfica Nacional. Brasília: Diário Oficial da União, 2020.

CASTELLS, Manuel. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. 1º ed. Barcelona: Gustavo Gili. 1973.

241

CHAYANOV, Alexander. *The Theory of Peasant Economy*. 1º ed. Wisconsin: The University of Wisconsin Press. 1986.

COSTA, Ana Amélia Gonçalves da. Rakushisha: Heterotopias, não-lugares e silêncio. *Letrônica*, Porto Alegre, v.7, n.1, p.351-365. 2014.

CORIAT, Benjamin. *O Processo de Trabalho de Tipo "Canteiro" e sua Racionalização: observações sobre algumas tendências da pesquisa atual*. In: O TRABALHO EM CANTEIROS: PLANO CONSTRUÇÃO E HABITAT, 1983, Paris. Anais de Colóquios: O Trabalho em

Canteiros: Plano Construção e Habitat, Paris, França, 1983, p.16-17.

CUNHA, Jeyselle Gonçalves da. **A feira livre do município de Mari-PB: uma análise histórica, geográfica e socioeconômica**. 2014, 23p. Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Estadual da Paraíba, Graduação em Geografia, Centro de Humanidades, Guarariba.

DEÁK, Csaba. **A Cidade: do Burgo a metrópole**. **Espaço & Debates**, São Paulo, v.11, n.34, p.113-119, 1991.

242

ENGELS, Friedrich. Contribuição ao problema da habitação. In: MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Textos: volume II**. São Paulo: Edições Sociais. 1976, p.39-116.

FILHO, João Bosco Moura Tonucci. Do direito à cidade ao comum urbano: contribuições para uma abordagem lefebviana. **Rev. Direito e Práx**, Rio de Janeiro, v. 11, n.1. p. 370-404, mar. 2020.

FURTADO, Celso. **Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966.

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

GLIESSMAN, Sthepan. **Agroecologia: processos ecológicos em agricultura sustentável**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS. 2001.

INSPER. **Projeto Campo Favela leva 367,2 toneladas de alimentos para famílias carentes**. Insper: São Paulo (SP). 2020. Disponível em: < <https://www.insper.edu.br/noticias/projeto-campo-favela-367-toneladas/>>. Acesso em: 8 de jan. de 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Boulevard Castilhos França : Belém (PA). Biblioteca Catálogo On-line**. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>> Acesso em: 28 de nov. 2019.

JARAMILLO, Samuel. Las formas de producción del espacio construido en Bogotá. In: PRADILLA, Emilio (Org.). **Ensayos sobre el problema de la vivienda en México**. México: Latina UNAM, p. 149-212. 1982.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1979

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

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo:

Annablume. 2006.

_____. **17 contradições e o fim do capitalismo.** São Paulo: Boitempo, 2016.

LEVY, Michael; WEITZ, Barton. **Administração de Varejo.** São Paulo. Atlas. 2000.

LEONEL JÚNIOR, Gladstone. **Direito à agroecologia: a viabilidade e os entraves de uma prática agrícola sustentável.** 1. ed. Curitiba, PR: Prismas, 2016.

MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** São Paulo: Alfa-omega. 1978.

244

_____. Informalidade urbana no Brasil: a lógica da cidade fraturada. In: WANDERLEY, Luiz Eduardo; RAICHELIS, Raichelis (Org.) **A cidade de São Paulo: relações internacionais e gestão pública.** São Paulo: EDUC, 2009, Posfácio, p269 - 293.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis: Vozes. 2011.

MARQUES, Luiz. **Capitalismo e o Colapso Ambiental.** 1º ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp. 2018.

_____. **Pandemics, Existential and non-Existential Risks to Humanity.** **Ambiente e Sociedade,** São

Paulo, v.23. jul., 2020. Disponível em:< https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-753X2020000100911&lng=en&nrm=iso> . Acesso em: 15 de dez. de 2020.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1º ed. 1983.

MELO, Wanderson Fábio de. A Ditadura, a questão da moradia e a modernização excludente: Roberto Campos em defesa do Sistema Financeiro de Habitação. **Verinotio**, Rio das Ostras, n.17, p.91-101, abr. 2013.

MINISTÉRIO DA CIDADANIA. **Agricultura Urbana**. Governo Federal: Brasília. 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidadania/pt-br/acoes-e-programas/agricultura-urbana/agricultura-urbana-1>>. Acesso em: 18 de ago. de 2021.

MONTE-MÓR, R.L.M. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar. 2006.

MONTE-MÓR, R.L.M.. Cidade e campo, urbano e rural: o substantivo e o adjetivo. In Feldman, S.; FERNANDES, A. (Eds.). **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador, EDUFBA, P. 93-114, 2007.

MOREIRA, Roberto José. Críticas Ambientalistas à Revolução Verde. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v.8, n.2., p.39-52, 2013.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. Núcleo de estudos em Agroecologia e Produção Orgânica. In: **Curso de formação em Agroecologia para a Agricultura Familiar Camponesa**. 2. ed. Uberlândia, MG: [s.n.]. 30 p. v. 1. 2015.

PETRINI, Carlo. **Comida e liberdade: slow food - histórias de gastronomia para a libertação**. São Paulo: Senac São Paulo, 2015.

246

Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations. **World Urbanization Prospects: The 2011 Revision**. Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations: New York, 2012.

POZZETTI, Valmir César.; SANTOS, Ulisses Arjan Cruz dos.; MICHILES, Marcele Pacífico. O direito humano à alimentação saudável: da revolução verde ao projeto de lei de proteção de cultivares (PL nº 827/2015). **Relações Internacionais do Mundo Atual**, Curitiba, v. 22, n.3. 2019. Disponível em:< <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RIMA/article/view/3906/371372237>>. Acesso em:0 de jan.2021.

PRADILLA, Emilio. Política Social de Vivienda Y Urbanización em América Latina. Transcripción de la conferencia que ofreciera Emilio Pradilla em al Centro Latinoamericano de trabajo social. 1980.

QUIJANO, Aníbal. "La Formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina". In: CASTELLS, Manuel. (Comp.). **Imperialismo y urbanización en América Latina**. Barcelona: Gustavo Gili, p. 141-166. 1973.

RENNÓ, Raquel. *Do mármore ao vidro: mercados públicos e super-mercados, curvas e retas sobre a cidade*. São Paulo: AnnaBlume, 2006.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. Brasiliense. 1º ed. 88 p. 1994.

_____. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo. 2015.

ROCHA, Francisco Angelo Gurgel et al. Características socioeconômicas dos comerciantes de plantas medicinais de Currais Novos/RN. *Holos, Natal*, v.4. p. 87-100. 2013.

SÁ, Teresa. *Tempo Social. Tempo Social, revista de Sociologia da USP*, São Paulo, v. 26. n. 2, p. 209-229 2014.

SANTOS, Milton. São Paulo, Metrópole Corporativa. *Revista de Adm. Pública*, n.23, v.1. 1989.

_____. Planejando o subdesenvolvimento e a pobreza. In: *Economia espacial: Críticas e alternativas*. São Paulo: Edusp. 2003.

SCHNEIDER, João Elmo. O cooperativismo agrícola na dinâmica social do desenvolvimento periférico dependente: O caso brasileiro. In: LOUREIRO, Maria Rita Garcia (Org.). *Cooperativas agrícolas e capitalismo no Brasil*. São Paulo, SP: Cortez, p. 11-40, 1981.

SCOPINHO, Rosemeire Aparecida. Sobre cooperação e cooperativas em assentamentos rurais. **Psicologia & Sociedade**. v. 19, n. 1, p. 84-94, 2007.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 1º ed. São Paulo. Contexto. 1973.

_____. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-omega. 1978. Cap. 1, p. 21-37.

SOUZA, Eliane Santana.; SILVA, Patrícia da. Perfil socio-educacional e identidade do feirante de Itabaiana– SE. **Revista Psicologia & m foco**, Aracaju, v.2, n.1, p. 66-76, jan/jun 2009.

SOUZA, Erika de et al Prospecção socioeconômica em feiras livres: o caso do Complexo do Ver-o-Peso, Belém, Pará, Brasil. **Revista Espacio**, Caracas, vol.36, n.36 p. 5-14. 2017.

SUSTENTAREA. **Você sabe o que é Agricultura Urbana e Periurbana?**. Núcleo de Extensão da USP sobre alimentação sustentável: São Paulo. 2019. Disponível em: < <https://www.fsp.usp.br/sustentarea/2019/10/28/agricultura-urbana-e-periurbana/>>. Acesso em: 17 de ago. de 2021.

TAKAKI, Emika; COELHO, Glauci. A experiência da Ação Cultural Hip-Hop sob o Viaduto de Madureira no Rio de Janeiro. **Risco - Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo**, São Paulo, v.8, n.8, p.126-137. 2008.

TORRES, Desire Blum Menezes. Fotografias de um não-lugar e a transposição da comunicação em supermercados de rede. **Discursos fotográficos**, Londrina. v.5, n.6, p.35-58, jan/jun. 2009.

_____. **Supermercado: Um não lugar**. Rio de Janeiro: Riozoma, 2014.

VAN DER PLOEG, Jan Douwe. **Camponeses e a arte da agricultura: um manifesto chayanoviano**. Porto Alegre/São Paulo, Ed. UFRGS/UNESP, 2016.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DĚAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp.1999. Cap. 6, p. 170-243.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo, SP: Studio Nobel: FAPESP. 2001.

GRAFISMOS URBANOS: ESTUDO DE CASO DAS PICHACÕES, NO BAIRRO ESPERANÇA, EM RIBEIRÃO DAS NEVES - MG

Erick Vinicius Pereira Lopes ¹

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2020v27n41p251

Resumo

Grafismos Urbanos são expressões produzidas para passar mensagens e intenções. Dentre estes, destacam-se as pichações, que são formas de demarcar as paisagens urbanas por meio de manuscritos. Os objetivos do presente estudo são apresentar, compreender e analisar os padrões e densidades dos Grafismos Urbanos encontrados no bairro Esperança, na região de Justinópolis, em Ribeirão das Neves, Minas Gerais. A metodologia seguiu as bases de: definição de rotas, registros fotográficos, coordenadas geográficas; criação de formulários,

1 Pesquisa desenvolvida com o apoio do programa FIP da PUC Minas.

2. Graduando em Geografia pela PUC Minas. Bolsista de iniciação científica pela FAPEMIG e CNPq.

E-mail: erick.viniciuspl@gmail.com

banco de dados; estatísticas, e mapa coroplético.

Palavras-chave: Grafismos Urbanos. Pichações. Justinópolis.
Georreferenciamento.

*URBAN GRAPHISMS: GRAFFITI CASE STUDY, IN THE
ESPERANÇA NEIGHBORHOOD, IN RIBEIRÃO DAS
NEVES - MG*

Abstract

Urban graphics are expressions produced to convey messages and intentions. Among these, we can highlight graffiti which are ways of demarcating urban landscapes through manuscripts. The aim of this study is to present, understand and analyze the patterns and densities of Urban Graphics found in the Esperança neighborhood, in the Justinópolis region, in Ribeirão das Neves, Minas Gerais. The methodology followed the bases: definition of routes, photographic records, geographical coordinates, creation of forms, database, statistics and choropletic map.

Keywords: Urban Graphics. Graffiti. Justinópolis. Georeferencing.

*GRAFISMOS URBANOS: ESTUDIO DE CASO DE GRAFFITI,
EN EL BARRIO DE ESPERANÇA, EN RIBEIRÃO DAS
NEVES - MG*

Resumen

Los gráficos urbanos son expresiones producidas para transmitir mensajes e intenciones. Entre estos, podemos destacar grafitis, que son formas de demarcar paisajes urbanos a través de manuscritos. El objetivo de estudio es presentar, comprender y analizar los patrones y densidades de Urban Graphics que se encuentran en barrio Esperança, en la región de Justinópolis, en Ribeirão das Neves, Minas Gerais. La metodología siguió las bases: definición de rutas; registros fotográficos, coordenadas geográficas, creación de formularios, base de datos, estadísticas, y mapa coroplético.

Palabras-claves: Gráficos urbanos. Graffiti. Justinópolis. Georreferenciación.

Introdução

A dinâmica urbana é baseada em trocas, fluxos, relações hierárquicas e funções, responsáveis pela criação de complexas cidades. Tais elementos, que dependem do que Santos (1996) chama de fixos (a estrutura que está ali presente) e fluxos (o movimento de pessoas e mercadorias em torno do mesmo), estão presentes no espaço e na paisagem da cidade. O espaço concebe fonte e base para tais manifestações.

254

Essa dinâmica urbana não se distribui ou se organiza de forma homogênea no espaço, gerando pontos de convergência e centralidades, marcados por maior movimentação de pessoas, recursos, mercadorias e informações, gerando espaços mais e menos hierarquizados.

Tais fatos, apoiados no território, criam muitas das vezes territorialidades associadas a certo(s) grupo(s) que se identifica(m) com os territórios por ele(s) produzido(s), gerando forte sentimento de pertencimento e, muitas vezes, a sensação de que esses territórios são sua propriedade, são de seu pertencimento. Esse processo de territorialização (passagem de território para territorialidade), segundo Souza (2009), pode implicar no desenraizamento de indivíduos/grupos ou ainda na privação de acesso às certas funções ou, ainda, ao contrário. Sendo assim,

isso acaba por envolver exercícios de relações de poder e a projeção dos grupos no espaço. Segregação gera mais segregação, territorialidades geram mais territorialidades, as quais não precisam ser propriamente ditas (podem ser vistas ou sentidas facilmente) (SACK, 1986).

A territorialidade é algo abstrato ocorrendo em cima de algo material, porém ela pode se manifestar sobre algo imaterial, como os simbolismos e os meios culturais. Haesbaert (2009) traz dimensões do território como concretas (políticas e afins) e imateriais (identidade, simbolismo, cultura), ou seja, uma visão atrelada do próprio conceito de território juntamente com o de territorialidade, podendo se misturarem e confundirem.

255

Esses simbolismos, imateriais, encontram-se associados a diversos aspectos da cidade, sendo muitas vezes invisíveis. Por outro lado, eles também podem ser bastante visíveis na paisagem urbana, como, por exemplo, os Grafismos Urbanos que são qualquer expressão considerada artística ou não, produzida manualmente com o intuito de se passar mensagem e que possua como suporte a cidade (RAMOS, 1994). Dentre eles, destacam-se as pichações, que são formas de demarcar simbolicamente as paisagens ou territórios urbanos, em que o(s) autor(es) se expressam através de palavras, signos, cores, formas e desenhos no ambiente urbano, tudo em vias de se projetarem no espaço (LOPES, 2020).

Essas demarcações demonstram realidades distintas, muitas vezes sobrepostas por outras, mas com o intuito de revolta e/ou ousadia. Isnardis (1997) deu pistas sobre a atuação espacial dos pichadores e grupos na cidade de Belo Horizonte, que aqui importamos para Ribeirão das Neves, identificando cinco tipos básicos de territórios, onde se articulam:

256

O **bairro de origem** acaba sendo o local onde tem a predominância de marcas de um grupo que se sente e é hegemônico. As pichações ali realizadas têm, então, um público bastante restrito, pelo fato de onde estão inseridas, sendo composto pelos pichadores que residem no local ou que passem por algum motivo, além de moradores do bairro e poucos transeuntes. Pichar no bairro é representado por uma tarefa mais fácil, sem muita ousadia, contando, portanto, com um maior número de pichadores. Alguns destes jamais deixam o bairro, sua zona de conforto e de treino, não sendo as pichações ali empregadas tão valorizadas.

A **principal via de acesso** à região na qual se situa o bairro de origem é um espaço mais valorizado, dada sua crescente visibilidade. O público observador/alvo inclui além de todos os pichadores desse possível bairro, diversos transeuntes regulares ou eventuais, incluindo pichadores de outras áreas e assim, de outros grupos. Por serem vias com intensa movimentação de pessoas e veículos, pichar ali é uma tarefa que conota mais riscos, demandando os

pichadores mais ousadia e rapidez, fato que confere às pichações ali encontradas maior status no meio.

Um **grande eixo viário** é também local de maior visibilidade e mobilidade, portanto, é de maior dificuldade de execução das pichações, aumentando bem os riscos, ousadias e status. No entanto, pichar um eixo viário (ou uma principal via de acesso) diverso daquele que dá acesso ao seu local de moradia implica aproximar-se do território de outros grupos e pichadores que se têm uma relação de pertencimento ao lugar inicial, fato que pode desencadear conflitos e desconfortos.

O **Centro da cidade** é a área mais cobiçada pelos pichadores, de Belo Horizonte e toda a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e também até de outros estados. Por não ser território de nenhum grupo ou pichador específico, os pichadores compartilham aquele espaço, com um mesmo fim, sem grandes hostilidades, apenas confrontos de quem picha mais e onde picha mais. Trata-se da área de maior visibilidade da cidade, que traz também uma carga maior de riscos e ousadias, aumentando grandemente a relevância das pichações ali encontradas. Os grupos mais renomados e os pichadores mais ousados operam no centro, sendo nomeados “elite”.

O **território alheio ou inimigo** representa os recortes da cidade cujo domínio foi consolidado por outro grupo. Pichar no território alheio ou inimigo representa uma afronta/

confronto aos donos do território, da territorialidade, do lugar, do espaço, do bairro, demonstrando situações adversas, fato motivador de retaliações que podem ocorrer sob a forma de contra pichações, de rabiscos nas pichações, ameaças ou até mesmo confrontações físicas.

Já Diniz e outros (2015, 2017, 2019) deram outras pistas e padrões dos pichadores, utilizando de diversas variáveis, como o local onde estavam, os artefatos utilizados, os estilos predominantes, dentre outros, demonstrando a densidade das pichações e dos grupos, identificadas no Hipercentro de Belo Horizonte. E nessas pesquisas, pode ser visto padrões comparativos que os pichadores ainda mantêm, sendo a predominância de pichações de marcações, poucas marcações em esquina, maior quantidade de marcações em edificações, em prédios comerciais, no muro, no nível do olhar, utilização de spray, pichação mineira maior (em 2011 e 2015) e maior paulista (em 2017), de pichações sem sobreposições e maior concentração nos locais com grandes movimentações de transeuntes e veículos.

258

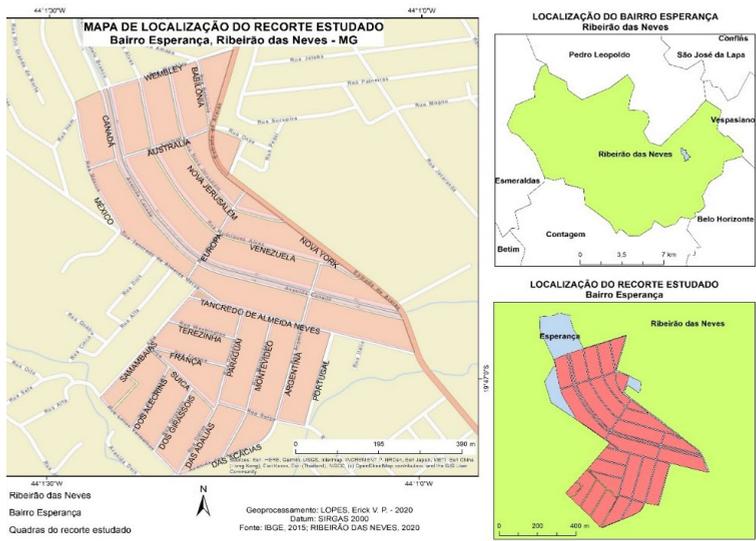
Na RMBH se destacam algumas cidades, sendo uma delas o município de Ribeirão das Neves. Vizinha de Belo Horizonte, situada a noroeste/norte, porção esta da cidade de Belo Horizonte, que se destaca por ter sido um importante setor/vetor de expansão/migração pela cons-

trução do complexo turístico e de lazer da Pampulha na década de 1960, construção do *campus* da UFMG em 1963 e o Estádio Magalhães Pinto (Mineirão), em 1965, atraindo parte da população com baixo nível socioeconômico. Por tais fatores, Ribeirão das Neves se torna assim uma cidade dormitório, apresentando crescente e dinâmica conurbação com a cidade de Belo Horizonte, guardando com esta fortíssima integração, modificando, assim, as diversas estruturas e dinâmicas situadas na área (DINIZ; ANDRADE, 2015).

Com base nessa introdução, têm-se como perguntas motivadoras: existe algum padrão espacial no modo como as pichações encontram-se distribuídas em Ribeirão das Neves? As tipologias espaciais identificadas por Isnardis (1997), principalmente as categorias bairro e rua principal, se reproduzem em Ribeirão das Neves? Existem semelhanças entre os padrões, densidades e estilos identificadas por Diniz e outros (2015, 2017, 2019) em Belo Horizonte? Como elas se apresentam?

Com base em tais questionamentos, busca-se aqui identificar os padrões/densidades dos Grafismos Urbanos encontrados no bairro Esperança, na região do Justinópolis em Ribeirão das Neves - MG, uma área que se constitui como uma importante centralidade nesse município, devido às áreas de grande acesso. O bairro se destaca em relação a sua posição, devido estar localizado parcialmen-

te no centro-Nordeste no município, fazendo que tenha influências concomitantes entre Belo Horizonte, Contagem, Vespasiano, Pedro Leopoldo e da própria Ribeirão das Neves. Devido à impossibilidade de percorrer todo o município de Ribeirão das Neves e de todo o bairro Esperança, destaque-se, aqui, o recorte estudado, extraído da área mais densamente habitada e movimentada (em relação aos transeuntes e transportes) do bairro (Mapa 1).



Mapa 1 | Localização do recorte estuado, no bairro Esperança, em Ribeirão das Neves.
Fonte: IBGE, 2015; RIBEIRÃO DAS NEVES, 2020.

Assim, acredita-se, que as análises desse recorte podem ser estendidas para todo o município de Ribeirão das Neves. Busca-se ainda identificar a existência de relações entre as pichações e o ambiente urbano, estilos, predominâncias e seus aparatos.

262

O objetivo foi alcançado com base no uso de técnicas de inventariação e georreferenciamento, que auxiliaram a criação de mapas e tabelas ilustrativos da distribuição e dinâmica das pichações. A metodologia seguiu procedimentos adotados em trabalhos anteriores desenvolvidos na cidade de Belo Horizonte por Diniz e outros (2015, 2017, 2019), sendo composta dos seguintes passos: planejamento de rotas; utilização dessas rotas para a realização de registros fotográficos das pichações; registro das suas coordenadas geográficas e preenchimento de formulários específicos para cada pichação, com 14 variáveis relacionadas à localização geográfica, estilo, materiais empregados, tipo de edificação, posição na edificação, dentre outros aspectos que serão apresentados nas análises; construção de um banco de dados alfanumérico com esses dados; geração de estatísticas descritivas e, posteriormente; a criação de um mapa coroplético da distribuição e dinâmica das pichações.

A pichação e suas nuances nos espaços

O termo “pichar”, segundo Burzlaff (2008) tem relação com o verbo “pinchar”, que significa lançar pinche contra alguma coisa ou alguém. Fato, que diz com a atual realidade, sendo que algumas pessoas ainda utilizam o termo com a letra “n”, a qual foi perdida ao longo dos anos.

Na grafia de tal palavra há também diferenciações. O termo pichação, com “ch”, é apenas o ato de demarcar paredes, sem levar em conta outras variáveis (assim o grafite, marcações políticas, propagandas, cabem dentro dessa nomeação). O termo pixação, com “x”, como é escrito “errado”, faz alusão ao modo como os praticantes são vistos por suas condutas. Então, levam-se em conta diversas variáveis, sendo um estilo de vida, uma marcação, um território, uma territorialidade, dentre outros (DINIZ; FERREIRA; LACERDA, 2017). No Brasil e no caso abordado, em Minas Gerais, há uma maior popularidade em três estilos: a pichação paulista (com traços retilíneos) (Imagem 1), a carioca (com traços circulares e embolados) (Imagem 2) e a mineira (uma mistura dos dois anteriores) (Imagem 3) (CARVALHO, 2013).



Imagem 1 | Pichação Paulista.
Fonte: Autoria própria, 2018..



Imagem 1 | Pichação Carioca.
Fonte: Autoria própria, 2018.

266



Imagem 1 | Pichação Mineira.
Fonte: Autoria própria, 2018.

Carvalho (2013) ainda afirma que o grafite e suas variações de produção como o wildstyle (Imagem 4), throw-up (Imagem 5), bomb, 3D, dentre diversos outros (os três primeiros são os mais utilizados e conhecidos), acaba se diferenciando da pichação, por “privilegiar a estética em detrimento da palavra, sendo composto por muitas cores e formas, dotado de elevado grau técnico e artístico”. (CARVALHO, 2013, p. 77). Há grafites que focam em palavras e há grafites também que são apenas desenhos, figuras e afins (Imagem 6). Cabe aqui ressaltar, que o alcance do fenômeno é peculiar no que pese à realidade brasileira, já que o Brasil é o único país no mundo que faz referência à uma separação conceitual da pichação e do grafite (SILVA, 2013).

Como levantado por Carvalho (2013) os estilos anteriores, o grafite derivou no bomb (Imagem 7), que seria um grafite com uma letra de bolha, mais arredondada. A estética é de grafite, mas a intenção é de pichação. Porém, no Brasil, especificamente em Belo Horizonte, houve a junção da pichação e do grafite, ocasionando no grapixo (Imagem 8), que seria uma letra de pichação (mais especificamente a paulista) com cores dentro, que também se espalhou pelo país.



Imagem 4 | Grafite Wildstyle.

Fonte: JORGE BTS, 2016; SELASA, 2010; Autorialia própria, 2019; GOMA, 2019.

268



Imagem 5 | Grafite Throw-up.

Fonte: JORGE BTS, 2016; SELASA, 2010; Autorialia própria, 2019; GOMA, 2019.



Imagem 6 | Grafite desenhado

Fonte: JORGE BTS, 2016; SELASA, 2010; Autoria própria, 2019; GOMA, 2019.



Imagem 7 | Bomb

Fonte: JORGE BTS, 2016; SELASA, 2010; Autoria própria, 2019; GOMA, 2019.

Indo para o seu lado histórico, desde a pré-história tem havido a marcação de paredes com símbolos (as pinturas rupestres são uma forma de marcação), fato este que demonstra a importância e a longevidade desse meio de expressão (BATES, 2014). As pichações também se encontraram presentes no mundo antigo, havendo evidências, segundo Souza (2007), de sua presença em Roma e na Europa medieval, sendo essas inscrições, predominantemente, de cunho político e religioso. Mas segundo Diniz, Ferreira e Alcântara (2015), a invenção e popularização das tintas em latas de aerossol, na década de 1920 e 1930, foi fator crucial para a disseminação da prática da pichação, trazendo facilidade e maior agilidade na demarcação de paredes e outros elementos urbanos. A pichação esteve, ainda, atrelada aos movimentos sociais na França e nos EUA nos anos 1960 e 1970, mas ganhou maior expressão com a sua adoção pelo movimento Hip Hop (DINIZ, FERREIRA E ALCÂNTARA, 2015).

No Brasil a evolução da pichação se deu de forma semelhante. Inicialmente foi vinculada aos movimentos de cunho político contrários à ditadura militar (1964-1985). Porém, alguns indivíduos viram outras características que podiam ser extraídas do ato e começaram a demarcar os grandes centros urbanos com símbolos e frases diversas, despertando o imaginário popular sobre o seu significado (DINIZ; FERREIRA; ALCÂNTARA, 2015). Por isso, houve

uma adesão a essas práticas por certas pessoas em lugares diferentes, fazendo com que se desenvolvesse uma estética tipicamente brasileira e de cada estado, sendo que a brasileira é reconhecida no mundo todo, tendo lugares de destaques nas grandes galerias e afins. Conforme Diniz (*et. al.*, 2015, 2017, 2019) as mais conhecidas são a pichação paulista, carioca e mineira. As marcas podem ser encontradas sozinhas ou com grupos ou crew, que são a organização a quem pertencem, onde cada grupo tem um símbolo ou uma abreviação que o identifica (LO-PES, 2020).

Tamanhas as inscrições nas paredes, pouco tempo depois de seu estabelecimento no país, o ato de pichar foi considerado crime ambiental pela seção IV dos Crimes Contra o Ordenamento Urbano e Patrimônio Cultural, da Lei de Crimes Ambientais (9.605/1998), por ser considerada uma prática que “suja” a cidade e atinge o patrimônio do outro. Porém, em 2011, pela lei 12.408, o grafite foi descriminalizado, apenas sendo proibido a pichação e a venda de tintas para menores de 18 anos, sendo uma busca de metamorfosear os dois fenômenos (SILVA, 2013). Mas cada estado e município atualizou/modificou essas leis.

Continuando ainda nessas relações, os pichadores buscam a expressão, a fama (ser conhecido, mesmo que anônimo), prazer, adrenalina, ousadia, status (CEARÁ;

DALGALARRONDO, 2008; DINIZ; FERREIRA; ALCÂNTARA, 2015). Para isso, estes fazem com que as partes da cidade, sendo sua parte pública ou privada e seus diversos adereços, sejam transformados em territórios, que são (de)marcados por esses agentes, tornando-se assim, em territorialidade (DINIZ; FERREIRA; ALCÂNTARA, 2015).

272

Para um melhor entendimento na correlação da marcação e criação de territórios, para Raffestin (1993), o território tem um ponto de vista expressamente político, pois, há relações de poderes nos mais variados níveis. Segundo Raffestin *idem* (2003) os diferentes territórios seriam o do cotidiano (feito no dia a dia), das trocas (circulações de mercadorias), de referência (material e imaterial, histórico e imaginário, subjetivo individual ou coletivo) e o sagrado (religião e política).

A partir do momento que esse território é assumido por algum grupo, passa para a territorialidade, que segundo Sack (1986), é visto como uma tentativa, a possibilidade ou o ato de indivíduos ou grupos controlarem ou exercerem influência junto a outros indivíduos ou grupos e ainda, a fenômenos correlacionados no espaço, no território. Esse controle também tem limites, sendo classificado, comunicado, aprisionado ou controlado por pessoas para com outras, sendo um processo criador de identidades

e afetos em relação ao espaço. Para esse autor, a territorialidade pode ser constituída de classificação de área (nomeação), forma de controle de acesso (restrição ou acesso ao lugar) e modo de comunicação (comunicar ou não o controle exercido). Haesbaert (2004) afirma que a territorialidade está de certa forma intimamente ligada ao modo de como as pessoas utilizam o território, organizando, utilizando e dando significados diferentes a ele.

Ribeirão das Neves e breves contextos

Ribeirão das Neves, segundo o IBGE (2012), tem suas primeiras referências datadas do início do século XVIII, sendo denominada Matas de Bento Pires. Em 1927, foram adquiridas as Fazendas Mato Grosso e parte da Fazenda de Neves, pelo Estado de Minas Gerais, para a construção de uma Penitenciária Agrícola (penitenciária onde os presos desenvolvem a prática agrícola), fato em que estimulou o crescimento populacional, que veio a se formar em um povoado que era composto, em sua maioria, de habitantes ligados, por quaisquer motivos, ao estabelecimento penal. A Penitenciária foi inaugurada no ano de 1938 (CAMPOS, 2009; IBGE, 2012, RIBEIRÃO DAS NEVES, 2014).

Em 1953, foi desmembrado de Pedro Leopoldo, sendo constituído, em 1960 de dois distritos: Ribeirão das Neves e Justinópolis (ex-Campanha) (CAMPOS, 2009). Assim, o município se encontra com esses dois subdistritos bem separados, cada qual com influências diferentes das cidades de Belo Horizonte e Contagem, principalmente, e de outras cidades adjacentes. A partir disto, desde as décadas de 1940, vem assistindo ao crescimento populacional, graças à construção de conjuntos habitacionais e ocupações de terra (DINIZ; MENDONÇA, 2015).

Saltando para um contexto atual, demonstrando sua importância (mesmo que não exacerbada), segundo o censo do IBGE (2010), com suas atualizações (2017 e 2018), Ribeirão das Neves, localiza-se na 7ª posição em relação à população (2010) (296.317 habitantes em 2010, com previsão de 338.197 habitantes em 2020), 145ª posição no salário médio mensal dos trabalhadores formais (2018) (2 salários mínimos) e 553ª posição no Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* (2017) (R\$ 11.723,14), em comparação com o estado mineiro. Já na comparação com o país, ocupa o 80º lugar em relação a população (2010), 2136º lugar no salário médio mensal dos trabalhadores formais (2018) e 3607º lugar no PIB *per capita* (2017).

Possuía um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), em 2010, de 0,684, que significa um resul-

tado mediano, precisando melhorar em diversos requisitos, principalmente por nem todos os bairros terem essa média. Apesar disso, a cidade ainda perpassa por muitos desafios.

Grafismos urbanos no bairro Esperança, em Ribeirão das Neves

Os objetivos da coleta dos dados que serão analisados visavam à busca empírica da comprovação de estudos acerca da pichação em Minas Gerais, abordados por Diniz e outros (2015, 2017, 2019). Os responsáveis pela coleta de dados foi o próprio autor do artigo, coletados durante uma semana, do dia 28 de junho a 5 de julho do ano de 2018, com os procedimentos adotados levantados na introdução, a partir das bases de Diniz e outros (2015, 2017, 2019). No formulário feito para cada pichação, havia 14 variáveis, as quais foram identificadas pelo olhar do observador e anotadas, sendo que algumas eram apenas de identificações para o banco de dados, as outras serão analisadas em seguida.

As evidências levantadas em campo indicam que em termos da principal motivação para as pichações (Tabela 1) figuram a predominância da demarcação de território (99,6%), da ousadia e da construção de territórios e ter-

itorialidades, que são realmente a intenção dos praticantes. De outro lado, se vê um pequeno uso da pichação de cunho político (0,4%), devido ao fato de a coleta de dados ter sido realizada num contexto relativamente pacífico politicamente e sobre desastres.

Natureza da pichação	Quantidade	Frequência (%)
Marcação de território	812	99,6
Política	3	0,4
Outras	0	0
Total	815	100

Tabela 1| Natureza das pichações
Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

276

O segundo dado diz respeito ao fato de a pichação ser realizada na esquina ou não (Tabela 2). A esquina é uma importante categoria espacial, uma vez que compreende um ponto na margem de duas ruas que se cruzam, ou seja, maior visibilidade de ambos os lados (LOPES, 2020).

Porém, no caso aqui abordado, pode ser visto que a esquina não tem tantos adeptos, pelo fato de a área trabalhada ter poucos cruzamentos entre duas ou mais ruas movimentadas e os que se tem, são de difícil marcação (são pontiagudos ou com presenças de cartazes e afins). Sendo assim, as esquinas compuseram, apenas, 3,8% das pichações encontradas na área de estudos.

Esquina	Quantidade	Frequência (%)
Não	784	96,2
Sim	31	3,8
Total	815	100

Tabela 2| Quantidade de pichações nas esquinas.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

O tipo de edificação onde se encontram as pichações (Tabela 3) adquire o fato que levou a esse lugar (o aparato composto da cidade) a ser alvo, sendo que os monumentos e afins, como se tem relação com o símbolo e com a identidade das pessoas, têm suas outras relações em si. No entanto, a área a fim não possui monumentos (0%) e não são visados os equipamentos públicos (0%) (lixeira, bancos, etc), por serem parte da paisagem e, não obterem grandes atenções, salvo suas exceções (há cidades ou bairros que as lixeiras são de

tamanhos maiores, que não é o caso aqui tratado), tendo seu destaque então somente para as edificações (100%).

Local	Quantidade	Frequência (%)
Edificação	815	100
Equipamento urbano	0	0
Monumento	0	0
Total	815	100

Tabela 3 | Locais pichados.
Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

278

O tipo de edificação (Tabela 4) diz respeito à função do lugar e também à visibilidade, sendo que uma edificação comercial possui dinâmicas de movimentação maior do que uma edificação residencial, por exemplo. Mas lugares residenciais também necessitam de certos serviços e comércios para serem mantidos ali.

Tanto a cidade como o bairro em si são com foco na função residencial (dormitório), o que pode ser visto com a predominância na pichação nas casas (64%) pela sua função; seguido de prédios comerciais (32,5%), pelo atendimento aos moradores; seguido de prédios residenciais (3,1%), também pela função; e por fim uma pequena taxa de lugares desocupados (0,4%), por não se ter muito desse tipo no bairro, uma vez que tais locais

tendem a serem alvos constantes dessa prática, pela facilidade e disponibilidade de espaços para marcações.

Edificação	Quantidade	Frequência (%)
Casa	522	64
Prédio Comercial	265	32,5
Prédio Residencial	25	3,1
Prédio Desocupado	3	0,4
Estacionamento	0	0
Igreja	0	0
Museu	0	0
Prédio Público	0	0
Outros	0	0
Não se aplica (NSA)	0	0
Total	815	100

Tabela 4 | Tipo de edificações pichadas.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

A posição da pichação na edificação (Tabela 5) diz respeito às formas e destaques que uma edificação tem. Nesse caso, é que reflete bastante os dados anteriores (maior presença de casas), é a predominância da pichação nos muros (78,6%), seguindo sua essência, por assim dizer.

Tem-se a pichação nas portas de loja com 14,6%, segundo a função comercial em alguns pontos (com concentração de serviços) e demonstrando que a prática é realizada quando os comércios estão de portas fechadas (por ser crime, é realizado a noite ou finais de semana e/ou feriados) e

tendo assim uma escolha de um certo público (público-alvo que vai as compras) Por fim, há a pichação nos portões (7%), também pela função e muitas vezes pela agilidade.

Local na edificação	Quantidade	Frequência (%)
Muro	639	78,4
Porta de loja	119	14,6
Portão	57	7
Calçada	0	0
Janela	0	0
Pilastra	0	0
Outros	0	0
Não se aplica (NSA)	0	0
Total	815	100

Tabela 5 | Local pichado na edificação

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

A altura na edificação (Tabela 6) tem intrínseca relação com ousadia dos praticantes, uma vez que locais altos por serem de mais difícil acesso são para poucos e garantem grande visibilidade, ousadia e status.

Na área de estudos apenas 2,2% das pichações são encontradas nesses locais mais elevados. Esse fato pode ser explicado pela própria constituição física do bairro, carente de edificações altas. A marquise segue o mesmo conceito (4,7%), porém, demandando menor ousadia, também sendo reflexo da altura das edificações e sendo assim, o nível do olhar é o mais visado (92,9%), tanto pela altura, quanto pela agilidade e facilidade de aplicação da pichação e para a fugir, se necessário.

Altura na edificação	Quantidade	Frequência (%)
Nível do olhar	757	92,9
Marquise	38	4,7
Topo da edificação	18	2,2
Nível do solo	2	0,2
Outros	0	0
Não se aplica (NSA)	0	0
Total	815	100

Tabela 6 | Altura da pichação na edificação.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

O material empregado (Tabela 7) para a realização das pichações tem relação com os dados anteriores, sobre a altura na edificação. A pichação com rolinho de tinta (31,8%) acarreta dificuldades, sejam elas de manuseio ou de deslocamento, o que faz com que não seja tão utilizada pelos praticantes. Por mais que as pichações feitas com esse material acabam se destacando, por não se ter muitas edificações altas e pelos riscos, não é tão utilizado.

O borrifador vem com seus adeptos, sendo que é mais ágil que o rolinho e menos prático que o spray (0,7%) (sendo uma tendência bastante atual). O próprio spray é a predominância (67,5%), pelo fato de ser o mais prático entre os outros materiais, podendo ser escondido facilmente, o que não é possível com o rolinho e não tanto com o borrifador, tendo em vista as suas dimensões.

Material empregado	Quantidade	Frequência (%)
Spray Aerossol	550	67,5
Rolinho	259	31,8
Borrifador	6	0,7
Marcador	0	0
Outros	0	0
Total	815	100

Tabela 7 | Material empregado nas pichações.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

No âmbito do estilo da pichação (Tabela 8), a característica notada no Brasil e em Minas Gerais, como já dito anteriormente, é a predominância de três estilos: carioca, mineiro e paulista. O que foi comprovado na coleta de dados foi o que os trabalhos de Diniz e outros (2015, 2017, 2019) previam: uma menor porcentagem da pichação carioca e a predominância na pichação paulista, o que pode ser visto, tendo a pichação paulista em maior número (49,4%), depois a mineira (41,3%) e, por fim, a carioca (1%).

Também tem o novo aparecimento do grapixo (0,4%), bomb (0,6%) e grafite (6,7%), que vêm ganhando mais adeptos atualmente por serem mais aceitos. A hipótese aqui levantada quanto esse fato leva consideração suas cores e formas, perpassando então pelas suas transformações em si.

Estilo da pichação	Quantidade	Frequência (%)
Paulista	403	49,4
Mineiro	337	41,3
Grafite	55	6,7
Carioca	8	1
Bomb	5	0,6
Outros	4	0,5
Grapixo	3	0,4
Total	815	100

Tabela 8 | Estilos das pichações.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

O último dado confere as características de sobreposições das pichações (Tabela 9), que é uma relação que perpassa vários âmbitos. O ato de sobrepor à pichação de outro praticante indica que há um conflito, seja simbólico ou físico, entre os praticantes e/ou seus grupos (LOPES, 2020). O que chama a atenção é o fato de haver poucas pichações sobrepostas, o que indica uma maior cooperação na prática, sendo visando ao objetivo em comum, sendo que os conflitos não passariam de quem ocupa/picha mais.

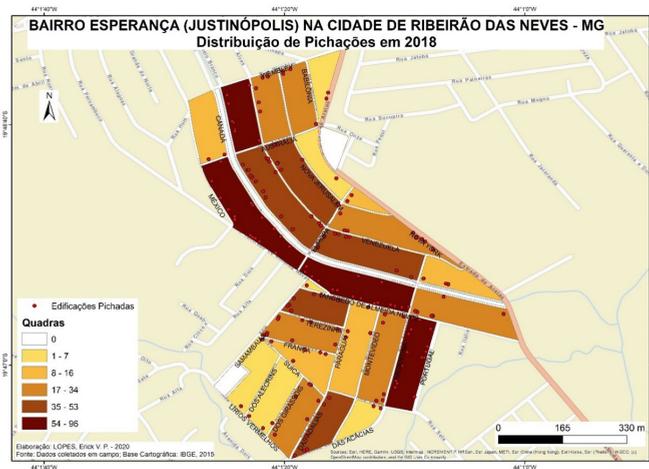
Superposição	Quantidade	Frequência (%)
Sem superposição	813	99,8
Sobreposto	2	0,2
Total	815	100

Tabela 9 | Sobreposições das pichações.

Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Após a análise da dinâmica espacial e densidade dessas manifestações (Mapa 2), também se tem uma repetição do padrão identificado por Diniz e outros (2015, 2017, 2019), onde os locais com grande movimentação e visibilidade concentram as maiores densidades, demonstrando assim, que a relação que se tem num centro urbano e em um bairro, são similares.

285



Mapa 2 | Distribuição das Pichações em Ribeirão das Neves.

Fonte: Dados coletados em campo; IBGE, 2015.

Os locais em branco no mapa são marcados por dificuldades de acesso e locomoção, portanto apresentam baixo interesse aos pichadores, uma vez que as marcas ali deixadas não serão observadas por quase ninguém. Nota-se que estes espaços são os mais afastados das ruas principais, como a Avenida Canadá e a Presidente Tancredo Neves. Já os pontos com grande densidade, demonstram a proximidade de quatro ruas principais, a Avenida Canadá (Imagem 9), a Presidente Tancredo Neves, a Rua México (Imagem 10), a Portugal e a Wembley, locais de intensa movimentação, com a grande presença de transeuntes, rotas de ônibus e concentrações de serviços.

286



Imagem 9 | Pichação na Avenida Canadá
Fonte: Autoria própria, 2018.



Imagem 10 | Pichação na Rua México
Fonte: : Autoria própria, 2018.

Assim, pode ser visto, que a atração principal dos pichadores, que é a visibilidade, se traduzem nas áreas com maiores movimentações públicas, sejam de transeuntes ou de trânsito (veículos em geral, principalmente de ônibus) ou de comércios (que mobilizam os transeuntes). Os pichadores são exímios conhecedores do espaço, do território e da territorialidade, tanto físico, concreto, material, quanto simbólico, abstrato, cultural.

Considerações finais

A dinâmica espacial remete às diversas ações que compõem o espaço, sendo muitas vezes construídas por intervenções simbólicas. Os aparatos fixos que compõem a cidade fazem parte da paisagem urbana, ganhando e retirando seus significados a cada passo do dia. Essas manifestações simbólicas também seguem o movimento cotidiano da cidade, mudando suas manifestações e características. Os grafismos urbanos obtêm sua singularidade em cada movimento. Utilizando de programas e técnicas para tais, pode se ver a relação de padrões e relacioná-la com diversas variáveis, mostrando a dinamicidade de um ponto em meio a outros pontos.

288

Como a disputa pelo espaço e a marcação se seguem nessas expressões, os lugares mais cobiçados se destacam entre outros, sendo assim, é possível se relacionar o tipo de edificação, locais, suas alturas e funções do lugar, sendo que cada um compõe uma relação diferente. Os aparatos e estilos também se relacionam com os fatores citados anteriormente, tendo em vista a facilidade de locais combinados com estilos e aparatos e outras combinações em si.

Desse modo, foi aqui apresentado suas características, que se destacaram como a predominância das pichações em marcação, de pichação em não esquinas, em edificações, em casa (residência), no muro, na altura do olhar, com spray aerossol, paulista, sem sobreposição e maior concentração nos locais com grandes movimentações de transeuntes e veículos. Estes padrões foram também percebidos por Diniz e outros (2015, 2017, 2019) em Belo Horizonte, apenas com a exceção da predominância no tipo da edificação, que é prédio comercial e pelos estilos estarem passando por mudanças em Belo Horizonte (em Belo Horizonte havia a diminuição do estilo da pichação mineira e aumento da paulista).

289

Assim, o composto material das paisagens físicas é refletido no simbólico. Como a intenção é ser visto o maior número de vezes possível, os maiores compostos (em quantidade e extensão) serão os principais vislumbrados. Os espaços físicos e simbólicos se misturam e muitas vezes se contrapõem. Os movimentos que os praticantes fazem durante seus atos são associados às intenções e desejos, buscando ser conhecido, mas perante um anonimato, um causador do imaginário popular (DINIZ; FERREIRA; LACERDA, 2017). A criação de territórios e territorialidades os fazem como usuários profícuos e específicos do espaço urbano.

Dentre todos os pontos de vista, o que é marginalizado também se constitui como uma categoria do espaço, sendo passíveis de relações e análises, demonstrando o fazer geográfico, mas não somente este, como de outras áreas de conhecimento. Conforme foi demonstrado por este, a pichação é um objeto rico, em relação as análises que ainda estão por vir.

Referências

BATES, L. **Bombing, Tagging, Writing: An Analysis of the Significance of Graffiti and Street Art.** (Masters Thesis). University of Pennsylvania, Philadelphia, PA, 2014.

290

BRASIL. **Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.** Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, Portal da Legislação, 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm>. Acesso em: 20 de set. 2018.

BRASIL. **Lei 12.408, de 25 de maio de 2011.** Altera o art. 65 da Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para descriminalizar o ato de grafitar, e dispõe sobre a proibição de comercialização de tintas em embalagens do tipo aerossol a menores de 18 (dezoito) anos. Brasília: Presidência da República, Portal da Legislação, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12408.htm>. Acesso em: 20 de set. 2018.

BURZLAFF, Vicente Pithan. **Ponto e linha sobre plano: a pichação na região central da cidade de Porto Alegre**. 2008. 44f. Monografia (Bacharelado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/16042>. Acesso em: 20 set. 2018.

CAMPOS, P. R. C. **O MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO DA NEVES: um “bairro popular” em um centro metropolitano**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. Disponível em: <<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/RAAO-7YKFL6>>. Acesso em: 20 de set. 2020.

291

CARVALHO, R. A. de C. **Entre prezas e rolês: pixadores e pichações de / em Belo Horizonte**. 2013. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas - FAFICH, Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Belo Horizonte, 2013.

CEARÁ, A. D. T; DALGALARRONDO, P. **Jovens pichadores: perfil psicossocial, identidade e motivação**. *Psicologia USP*, 19(3), p. 277-293, 2008.

DINIZ, A. M. A, FERREIRA, R. G. B, LACERDA, A. G. Territórios renitentes: os efeitos das políticas repressivas à pichação em Belo Horizonte (2011-2015). **Caderno de Geografia**, v. 27, n. 50, p. 589-616, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/article/view/p.2318-2962.2017v27n50p589>>. Acesso em: 20 de out. 2018.

DINIZ, A. M. A, FERREIRA, R. G. B, LACERDA, A. G. Territórios Verticais Grafismos Urbanos no hipercentro de Belo Horizonte. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 20, n. 71, 2019. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/45174>>. Acesso em: 20 de out. 2018.

292

DINIZ, A. M. A; ANDRADE, L. T. de. Metropolização e hierarquização das relações entre os municípios da RMBH. In: ANDRADE, L. T. de; MENDONÇA, J. G. de; DINIZ, A. M. A. (org.). **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte, MG: PUC - Minas, 2015.

DINIZ, A. M. A; FERREIRA, R. G. B; ALCÂNTARA, S. A. Pichação, paisagem e território no hipercentro de Belo Horizonte. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 22, n. 30, p. 85-103, 2015. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/Arquiteturaeurbanismo/article/view/P.2316-1752.2015v22n30p84>>. Acesso em: 20 de out. 2018.

HAESBAERT, Rogério. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S (org.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia. **Censo demográfico de 2010**. 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/contagem/panorama>>. Acesso em: 30 de jul. 2018.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia. **Histórico de Ribeirão das Neves**. 2012. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/ribeirao-das-neves.pdf>>. Acesso em: 30 de jul. 2018.

ISNARDIS, A. Pinturas rupestres urbanas. **Revista de Arqueologia**, [S.l.], v. 10, n. 1, p. 143-161, 1997. Disponível em: <<https://revista.sabnet.com.br/revista/index.php/SAB/article/view/124>>. Acesso em: 20 set. 2018.

LOPES, E. V. P. (2020). **A METROPOLIZAÇÃO DA PICHANÇA**: evidências de Contagem e Ribeirão das Neves. Monografia (Graduação em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte. Disponível em: <<http://bib.pucminas.br:8080/pergamumweb/vinculos/000076/000076e4.pdf>>. Acesso em: 31 de ago. 2020.

RAMOS, CMA. **Grafite pichação & CIA**. São Paulo: Editora Annablume, 1994.

RIBEIRÃO DAS NEVES, Prefeitura de. **Câmara**. 2014. Disponível em: <<http://www.cmrn.mg.gov.br>>. Acesso em: 13 de set. 2018.

SACK, R. (1986). **Human Territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1996.

294

SILVA, H. V. B. A da. Graffiti e pichação na paisagem urbana de Curitiba. **Instituto Federal do Paraná - Campus Curitiba**, Curitiba, 2013. Disponível em: <http://curitiba.ifpr.edu.br/wp-content/uploads/2014/05/RELAT%C3%93RIO-FINAL_-Graffiti-e-Picha%C3%A7%C3%A3o-em-Curitiba-Heloisa-V-B-A-da-Silva.pdf>. Acesso em: 6 de nov. 2019.

SOUZA, David da Costa Aguiar de. **Pichação carioca: etnografia e uma proposta de entendimento**. 2007. 122f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes. "Território" da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

INSTRUÇÕES PARA A SUBMISSÃO DE TRABALHOS

A submissão de trabalhos deverá ser feita por meio do portal eletrônico dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, em <http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>, no qual estão as normas, inclusive em inglês e espanhol, para apresentação de trabalhos.

SUBMISSION AND NORMS TO PRESENTATION OF PAPERS

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

SUMISIÓN Y DIRECTRICES PARA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

NORMAS PARA APRESENTAÇÃO DE TRABALHOS

1. Serão aceitos para apreciação trabalhos das seguintes modalidades:

- artigos de revisão relacionados às diversas áreas temáticas de Arquitetura e Urbanismo;
- artigos de pesquisa, que apresentem novas contribuições para Arquitetura e Urbanismo;
- artigos associados a dissertações de mestrado e teses de doutorado;
- artigos relacionados ao ensino de Arquitetura e Urbanismo;
- projetos de Arquitetura e Urbanismo, discutidos teórica e metodologicamente;
- entrevistas;
- resenhas de livros, artigos e filmes de significativa importância para Arquitetura e Urbanismo.

2. Só serão aceitos trabalhos inéditos e ainda não publicados.

3. A critério do Conselho Editorial, poderão ser aceitos trabalhos que não se enquadrem nos itens acima, considerada a sua especial relevância.

4. Os trabalhos deverão atender às seguintes especificações:

- trabalho digitado em Word, na fonte Arial, corpo 11, entrelinha 1,5, página em formato A4, com margens superior, inferior e direita de 2 cm, e margem esquerda de 3 cm;
- o trabalho completo (incluindo resumos, notas, ilustrações e referências bibliográficas) deverá ter, no mínimo, 12 e, no máximo, 20 páginas;
- título e subtítulo objetivos, de, no máximo, 50 caracteres, apresentados de modo trilingue (português, inglês e espanhol);
- caso o trabalho seja decorrente de pesquisas, dissertações, teses ou similares, explicitar, em nota de rodapé associada ao título, espaçamento entre linhas simples, como indicado no exemplo a seguir:

Este artigo toma por base investigação em andamento no doutoramento de Maria de Assis, no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), sob orientação de João Martins;

- nome completo do autor ou autores, complementado com as seguintes informações, indicadas em nota de rodapé (uma para cada autor): Formação/instituição, titulação, filiação profissional, como indicado no exemplo a seguir:

Arquiteto pela PUC Minas, mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFMG, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano pela PUC Minas. Professor do Departamento de Expressão Gráfica da PUC Minas;

- resumo do trabalho, apresentado de modo trilingue (português, inglês e espanhol), contendo, no máximo, 700 caracteres cada (contados sem espaços);
- palavras-chave indicadoras do conteúdo do trabalho (mínimo de 3 e máximo de 5), apresentadas de modo trilingue. Sugere-se que ao menos duas das palavras-chave tenham um caráter mais genérico;
- citações e referências bibliográficas devem ser apresentadas segundo o Padrão PUC Minas de Normalização, disponível em http://www.pucminas.br/documentos/normalizacao_artigos.pdf;
- as notas devem ser de rodapé;
- as imagens de qualquer natureza (gráficos, figuras, fotos, mapas e outras) devem ser perfeitamente legíveis e apresentadas de duas maneiras:

1. ao longo do texto, em baixa resolução, numeradas, acompanhadas de legendas específicas, com identificação de fonte (as imagens não podem ter problema de direitos autorais);

2. cada uma das imagens inseridas ao longo do trabalho deve ainda ser submetida pelo sistema, conforme consta do "passo 4: envie documento suplementar". Elas devem estar em formato JPG ou TIF, com tamanho real de, no mínimo, 1.000 pixels na horizontal e altura proporcional, de modo a garantir boa qualidade para a reprodução gráfica. As imagens da versão digital poderão ser coloridas, mas, na versão impressa, serão em preto e branco;

- E-mail e telefone (com DDD) inseridos ao final do trabalho, como indicado no exemplo a seguir:

Contato:
 Maria de Assis
 mariaassis@gmail.com
 (31) 9 8888-7777

(Observação: No artigo será publicado apenas o e-mail do autor.);

- deve-se evitar que tabelas e quadros estejam bloqueados para edição.

5. A identificação de autoria do trabalho será removida do arquivo pela equipe editorial, garantindo, dessa forma, o critério de sigilo da revista, caso submetido para avaliação por pares.

6. Condições gerais:

A colaboração de autores e avaliadores não é remunerada.

O artigo estará disponível no site dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo por tempo indeterminado, acessível por link direto.

