

AR  
QUI  
TETU  
R

FLUXO CONTÍNUO

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

V. 32 N.46 – 2025



ISSN 2316-1752  
VERSÃO DIGITAL

## PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS

**Grão-Chanceler** • Dom Walmor Oliveira de Azevedo

**Reitor** • Professor Doutor Padre Luís Henrique Eloy e Silva

**Chefe de Gabinete do Reitor** • Professor Doutor Guilherme Coelho Colen

**Pró-reitores de Graduação** • Professor Eugênio Batista Leite (Graduação) - Professor Doutor Sérgio de Moraes Hanriot (Pesquisa e Pós-graduação) - Professora Doutora Carolina Costa Resende (Extensão) - Professor Paulo Sérgio Gontijo do Carmo (Gestão Financeira) - Professor Rômulo Albertini Rigueira (Logística e Infraestrutura) - Professora Doutora Liza Fensterseifer (Recursos Humanos)

**Secretário de Comunicação** • Professor Doutor Mozahir Salomão Bruck

**Secretário de Cultura e Assuntos Comunitários** • Professor Doutor Jorge Sündermann

**Secretária Geral e Consultora Jurídica** • Professora Doutora Anne Shirley de Oliveira Rezende Martins

**Secretário Planejamento e Desenvolvimento Institucional** • Professor Doutor Marcos André Kutova

## EDITORA PUC MINAS

**Diretora** • Mariana Teixeira de Carvalho Moura

**Coordenador Editorial** • Javier Alberto Vadell

**Apoio aos periódicos** • Alda Verônica G. de Miranda (Setor de Periódicos da Biblioteca Pe. Alberto Antoniazzi), Magali Rezende Gouvêa Meireles (ICEI - Instituto de Ciências Exatas e Informática), Raquel Guimarães (Scripta)

**Conselho editorial** • Édil Carvalho Guedes Filho (ICEG), Eliane Scheid Gazire (ICH), Ester Eliane Jeunon (PROEX), Flávio de Jesus Resende (ICEI), Rodrigo Coppe Caldeira (IFT), Leonardo César Souza Ramos (ICS), Lucas de Alvarenga Gontijo (FMD), Alberico Alves da Silva Filho (PROGRAD), Márcia Stengel (FAPSI), Rodrigo Villamarim Soares (ICBS), Conrado Moreira Mendes (FCA), Pedro Paiva Brito (IPUC), Sérgio de Moraes Hanriot (PROPPG)

**Contato** • Rua Dom José Gaspar, 500 • Coração Eucarístico • 30535-901 • Belo Horizonte • Minas Gerais • Brasil Tel.: (31) 3319-4792 • e-mail: [editora@pucminas.br](mailto:editora@pucminas.br)

## DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

**Chefe** • Mário Lúcio Pereira Junior

## CADERNOS DE ARQUITETURA E URBANISMO

**Coordenação editorial** • Laura Fonseca de Castro.

**Produção editorial** • Carolina Mucelli Gonçalves, Jade Eduarda Teixeira da Silva, Mariana Prado Roque Ferreira, Raquel Ciótola de Carvalho

**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), Claudio Chesi (Politecnico di Milano), Cláudio Lister Marques Bahia (PUC Minas), Ferdinando Zanzottera (Politecnico di Milano), Fernando Luiz Camargos Lara (University of Michigan / EUA), Heloísa Soares de Moura Costa (UFMG), Jeanne Marie Ferreira Freitas (PUC Minas), Krzysztof Nawratek (The University of Sheffield School of Architecture / Inglaterra), Laura Fonseca de Castro (PUC Minas), Marcio Cotrim Cunha (UFPA), Paulo Ormino (UFBA), Ricardo Moretti (PUC Campinas), Rudolf Giese (Universidad de Ciencias y Artes de América Latina / Peru), Silke Kapp (UFMG), Sônia Marques (UFRN).

**Diagramação** • Jade Eduarda Teixeira da Silva, Raquel Ciótola de Carvalho, Laura Fonseca de Castro

**Capa** • Laura Fonseca de Castro

**Imagens da capa** • Hanif Muhammad B. Disponível em: <https://www.shutterstock.com/image-photo/red-brick-wall-partially-covered-rough-2745732359>

**Revisão** • Ellen Soares Vilela Fagundes, Renan Ramos

**Contato** • E-mail: [cadernos.au@pucminas.br](mailto:cadernos.au@pucminas.br) - Endereço: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas • PUC Minas - Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Av. Dom José Gaspar 500 Prédio 47 sala 222 - 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 - Telefone: (31) 3319 4175 - E-mail: [bibpe@pucminas.br](mailto: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.

## Linha editorial

Os Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, produzidos desde 1993 pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), são dedicados à divulgação de trabalhos técnico-científicos e analíticos que discutem o ambiente construído. Os Cadernos publicam artigos, resenhas, entrevistas, ensaios e projetos relacionados ao campo ampliado de Arquitetura e Urbanismo. O periódico aceita submissões em fluxo contínuo e adota uma política de avaliação duplo-cega por pares, via plataforma de acesso livre e gratuito, visando à democratização do acesso à educação de qualidade. Esporadicamente, publica números temáticos organizados com base em eventos e outras atividades vinculadas às práticas de ensino, pesquisa e extensão acadêmicas. O público-alvo se caracteriza por profissionais e estudantes da área de Arquitetura e Urbanismo e de áreas correlatas, como Geografia, História, Ciências Sociais, Filosofia, Engenharias, Artes, Comunicação, pois celebra a diversidade temática, a transdisciplinaridade e a colaboração no processo de produção e difusão do conhecimento.

## Público-alvo

O público se caracteriza 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.

## Estrutura editorial

A seleção de trabalhos observa criteriosa tramitação, envolvendo fluxo contínuo de recebimento de artigos, avaliação duplo-cega por um corpo de pareceristas ad hoc altamente qualificado, com retorno aos autores, revisão de normalização e de linguagem e verificação final pelos autores. Todo o processo editorial é gerenciado por meio da plataforma e workflow Open Journal Systems (OJS/PKP) no portal dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo.

## 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.

## Submissão de trabalhos

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.

## Qualis / CAPES

Classificação B1



## **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**

volume 32, número 46

1º semestre de 2025

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

#### Imagem e memória, vestígios e continuidades

6

LAURA FONSECA DE CASTRO

*IMAGE AND MEMORY, TRACES, AND CONTINUITIES*

*IMAGEN Y MEMORIA, VESTIGIOS Y CONTINUIDADES*

### Resenha

#### O concreto está armado, e você?

#### Resenha de “Concreto: Arma de construção em massa do capitalismo”

11

THIAGO CANETTIERI

*HE CONCRETE IS ARMED, AND ARE YOU? BOOK REVIEW OF CONCRETE: CAPITALISM'S WEAPON OF MASS CONSTRUCTION*

*EL HORMIGÓN ESTÁ ARMADO, ¿Y TÚ? RESEÑA DE CONCRETO: ARMA DE CONSTRUCCIÓN MASIVA DEL CAPITALISMO*

### Artigos

#### As vilas operárias da indústria têxtil na conformação urbana de Blumenau-SC

20

DONIZETE CORREA FRANCO PIRES

*WORKING VILLAGES IN THE TEXTILE INDUSTRY IN THE URBAN CONFORMATION OF BLUMENAU-SC*

*LAS ALDEAS DE TRABAJO DE LA INDUSTRIA TEXTIL EN LA CONFORMACIÓN URBANA DE BLUMENAU-SC*

#### A expansão urbana em Viçosa-MG:

#### Dinâmica da produção imobiliária e da expansão horizontal do município

40

LARISSA PEREIRA LIMA

TERESA CRISTINA DE ALMEIDA FARIA

*URBAN EXPANSION IN VIÇOSA-MG: DYNAMICS OF REAL ESTATE PRODUCTION AND HORIZONTAL EXPANSION OF THE MUNICIPALITY*

*EXPANSIÓN URBANA EN VIÇOSA-MG: DINÁMICA DE LA PRODUCCIÓN INMOBILIARIA Y EXPANSIÓN HORIZONTAL DEL MUNICIPIO*

#### Centralidade na Região Metropolitana de Ribeirão Preto

60

FABIANA MIANO MORI

*CENTRALITY IN THE METROPOLITAN REGION OF RIBEIRÃO PRETO*

*CENTRALIDAD EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO*

#### Mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa

76

ANDRÉ SOUZA SILVA

BÁRBARA TREVISAN CASAGRANDE

*INTEGRATED, DIVERSIFIED AND ADAPTIVE URBAN MOBILITY*

*MOVILIDAD URBANA INTEGRADA, DIVERSIFICADA Y ADAPTATIVA*

## **A Lei do Inquilinato à luz do direito à moradia**

**95**

GISELA BAPTISTA TIBIRIÇÁ

*THE TENANT LAW IN THE LIGHT OF THE RIGHT TO HOUSING*

*LA LEY DE INQUILINOS ANTE LA LUZ DEL DERECHO A LA VIVIENDA*

## **O dissenso na cidade formal:**

### **Contradições da moradia-mercadoria e a inteligibilidade de morar**

**110**

ANDRÉ COSTA BRAGA SOARES

*DISSENSUS IN THE FORMAL CITY: CONTRADICTIONS OF HOUSING-AS-COMMODITY AND THE INTELLIGIBILITY OF DWELLING*

*EL DISSENSO EN LA CIUDAD FORMAL: CONTRADICCIONES DE LA VIVIENDA-MERCANCÍA Y LA INTELLIGIBILIDAD DEL HABITAR*

## **Análise da colaboração e integração no processo de projeto**

**129**

JOICE MARIANA ASSIS TEIXEIRA  
SIDNEA ELIANE CAMPOS RIBEIRO  
DANIELLE MEIRELES DE OLIVEIRA

*DISSENSUS IN THE FORMAL CITY: CONTRADICTIONS OF HOUSING-AS-COMMODITY AND THE INTELLIGIBILITY OF DWELLING*

*EL DISSENSO EN LA CIUDAD FORMAL: CONTRADICCIONES DE LA VIVIENDA-MERCANCÍA Y LA INTELLIGIBILIDAD DEL HABITAR*

## **Entrevista**

### **A agroecologia urbana:**

#### **A trajetória e as experiências do arquiteto urbanista Alexandre Ramos**

**148**

RACHEL DE CASTRO ALMEIDA  
INGRID RAFAELLE RESENDE MARTINS  
YSLEY DOS SANTOS GONÇALVES

*URBAN AGROECOLOGY: THE JOURNEY AND EXPERIENCES OF ARCHITECT AND URBAN PLANNER ALEXANDRE RAMOS*

*AGROECOLOGÍA URBANA: EL RECORRIDO Y LAS EXPERIENCIAS DEL ARQUITECTO URBANISTA ALEXANDRE RAMOS*

## **Instruções para a apresentação de trabalhos**

### **Normas de submissão**

**157**

*SUBMISSION GUIDELINES*

*SUMISIÓN Y DIRECTRICES PARA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS*

**IMAGEM E MEMÓRIA, VESTÍGIOS E CONTINUIDADES*****IMAGE AND MEMORY, TRACES AND CONTINUITIES******IMAGEN Y MEMORIA, VESTIGIOS Y CONTINUIDADES***Laura Fonseca de Castro<sup>1</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p6-10

A pesquisa em arquitetura e urbanismo constitui um campo fundamental para a compreensão crítica das sociedades porque investiga não apenas os espaços construídos, mas também os modos pelos quais diferentes temporalidades se inscrevem sobre o território. Cada cidade guarda marcas de processos históricos que ultrapassam a dimensão física da paisagem. Ruas, edifícios, infraestruturas, vazios urbanos, fotografias, mapas, textos, desenhos técnicos e arquivos institucionais funcionam como superfícies de memória, onde permanecem impressos os conflitos, os projetos políticos, os imaginários sociais e as formas de vida que conformaram o espaço ao longo do tempo. Nesse sentido, a pesquisa em arquitetura e urbanismo se aproxima de um trabalho de leitura das permanências e das continuidades: um exercício de reconhecimento dos vestígios sobreviventes que atravessam a história e continuam agindo sobre o presente.

Os arquivos ocupam lugar central nesse processo porque não constituem apenas depósitos de documentos, mas verdadeiros dispositivos de produção histórica. Jacques Le Goff (2013), ao discutir as relações entre história e memória, demonstra que toda memória é permanentemente disputada, selecionada e reorganizada pelas sociedades que a produzem. A memória coletiva não é espontânea nem neutra, pois ela resulta de operações culturais e políticas que determinam aquilo que deve ser preservado, esquecido ou monumentalizado. Os arquivos da arquitetura e do urbanismo participam diretamente dessas disputas ao registrar determinados projetos de cidade, determinadas formas de ocupação territorial e determinados regimes de representação do espaço. Pesquisar arquivos, portanto, não significa apenas acessar vestígios do passado, mas compreender os mecanismos pelos quais certas narrativas urbanas se legitimam enquanto outras permanecem silenciadas.

---

<sup>1</sup> Arquiteta e urbanista (UFMG/2014), mestre (UFMG/2016), doutora (UFMG/2021) e professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas em disciplinas de história, teoria crítica e projeto, onde discute temas que relacionam corpo, imagem e espaço. É coordenadora editorial dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo e do grupo PIRA | Políticas da Imagem e da Representação Arquitetônica (CNPq). É autora do livro "Deslegitimar, atualizar, vulgarizar: o (anti)método do desvio" (Relicário, 2025).

A pesquisa contemporânea em arquitetura e urbanismo, então, se constitui como uma operação em um campo de tensão entre a permanência material e a mutabilidade das narrativas sociais. Como nos ensina Le Goff (2013), não lidamos com materiais brutos ou memórias inocentes, pois um documento é, fundamentalmente, um monumento. Ele é o resultado de uma montagem das sociedades que o produziram e das relações de poder que visam impor uma determinada imagem ao futuro. Assim, o arquivo urbano e arquitetônico não deve ser aceito como uma verdade absoluta, mas "desestruturado e desmontado" para que se revelem as intencionalidades e os silêncios que o constituem.

Entretanto, os vestígios urbanos não sobrevivem apenas nos documentos institucionalizados. Eles persistem também nas imagens fragmentárias da cidade, nas ruínas, nas permanências morfológicas, nas continuidades infraestruturais e nas formas cotidianas de apropriação do espaço. Georges Didi-Huberman (2015), em "Diante do tempo", propõe compreender a imagem como uma sobrevivência temporal, isto é, como algo que resiste linearmente à cronologia e reaparece de maneira descontínua em diferentes épocas. As cidades podem ser lidas justamente a partir dessa lógica das sobrevivências: nelas, múltiplos tempos coexistem simultaneamente. Sob o concreto contemporâneo, permanecem antigos traçados urbanos. Sob novas centralidades, persistem velhas estruturas de segregação. Sob discursos de inovação, sobrevivem racionalidades espaciais historicamente sedimentadas. O território urbano comporta temporalidades sobrepostas que não desaparecem completamente, mas reaparecem como rastros, fissuras e resíduos.

Os vestígios mencionados no título deste número não se referem apenas às marcas materiais deixadas pelo passado. Eles dizem respeito também às imagens que continuam assombrando o presente urbano. Como fotografias parcialmente reveladas, as cidades conservam sombras de projetos interrompidos, memórias de ocupações apagadas e permanências sociais inscritas em sua própria organização espacial. Há continuidades que operam silenciosamente nas formas de expansão urbana, nos processos de valorização imobiliária, nas políticas de mobilidade, nas estruturas metropolitanas e nas desigualdades territoriais. Os vestígios urbanos funcionam, assim, como imagens sobreviventes que desafiam a ideia de ruptura absoluta entre passado e presente. A cidade contemporânea nunca é inteiramente nova: ela é atravessada por camadas temporais que persistem, retornam e se reorganizam continuamente.

Estar diante de uma imagem da cidade ou de um vestígio arquitetônico é estar diante do tempo. A temporalidade urbana não se desenrola como uma linha reta e progressiva, mas se assemelha a uma corda desfiada em mil mechas, onde tempos heterogêneos se entrelaçam em anacronismos profundos. A cidade é uma montagem de tempos, um turbilhão na origem que não é um ponto fixo no passado, mas um movimento de sobrevivências imemoriais com a urgência do agora (Didi-Huberman, 2015).

As reflexões reunidas neste número dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo se inserem precisamente nesse cruzamento entre imagem e memória, vestígios e continuidades. Os artigos aqui publicados demonstram que as cidades contemporâneas permanecem atravessadas por temporalidades múltiplas, onde formas urbanas, sistemas produtivos e dinâmicas sociais revelam permanências históricas complexas.

Nesse contexto, a pesquisa em arquitetura e urbanismo assume também um papel crítico de desviar as narrativas sobre a cidade (Castro, 2025). Urge pensar os processos de circulação do conhecimento como operações simultaneamente críticas e democráticas, capazes de deslocar discursos estabilizados a fim de ampliar o acesso às discussões acadêmicas. A atualização do conhecimento não significa apenas incorporar novos temas ou metodologias, mas também revisar criticamente os modos pelos quais a história da arquitetura e do urbanismo foi tradicionalmente construída, legitimada e difundida. Atualizar, nesse sentido, implica em não negar a história, mas tensionar seus cânones, ampliar seus sujeitos e problematizar seus silenciamentos. A publicação desses vestígios, por sua vez, adquire aqui sentido profundamente político: trata-se de tornar público, acessível e socialmente compartilhado o arquivo, rompendo barreiras institucionais e epistemológicas que frequentemente restringem a circulação crítica da produção científica.

A manutenção de um periódico de fluxo contínuo, vinculado a um curso de graduação em uma universidade confessional sem fins lucrativos, assume um papel crítico nesse processo de democratização e diversidade temática. Ao subverter a rigidez dos tempos editoriais tradicionais, o fluxo contínuo permite que a produção acadêmica responda às urgências sociais e técnicas do campo. Por meio de uma instituição confessional, essa prática reafirma o compromisso ético com a formação de profissionais sensíveis às questões socioambientais e à justiça social, promovendo um espaço de dissenso e pluralidade que resiste à hegemonia de modelos puramente mercadológicos. É na articulação entre ensino, pesquisa e extensão que o periódico se torna um lugar de memória, capaz de acolher tanto a inovação tecnológica quanto os saberes tradicionais.

"Cabe, com efeito, aos profissionais científicos da memória, antropólogos, historiadores, jornalistas, sociólogos, fazer da luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários da sua objetividade científica" (Le Goff, 2013). Entre materialidades construtivas, dinâmicas metropolitanas, políticas habitacionais, infraestruturas de mobilidade e experiências de resistência territorial, os artigos revelam como diferentes temporalidades permanecem inscritas na cidade, conformando um mosaico de vestígios que conecta memória, técnica, capital e território. Mais do que registrar transformações, os textos aqui reunidos interrogam aquilo que permanece.

A discussão se inicia pela dimensão simultaneamente material e ideológica do concreto armado, analisado como expressão paradigmática da modernidade capitalista. Ao compreender o concreto como o "lado concreto da abstração capitalista", a resenha do livro "Concreto: Arma de construção em massa do capitalismo" de Anselm Jappe evidencia como a industrialização da construção

transformou as relações de trabalho, homogeneizou paisagens urbanas e suprimiu particularidades vernaculares. De acordo com o autor Thiago Canetti, a construção civil se tornou dependente da mobilização de capital especulativo, que antecipa receitas futuras sem garantia de realização, evidenciando um crescimento sem substância real.

A crítica à modernidade técnica encontra continuidade histórica no artigo "As vilas operárias da indústria têxtil na conformação urbana de Blumenau-SC" de Donizete Correa Franco Pires, onde a arquitetura de inspiração germânica e a produção da moradia pela indústria revelam formas paternalistas e disciplinadoras de organização da vida operária. Mais do que conjuntos habitacionais, as vilas aparecem como vestígios materiais das relações entre capital, trabalho e segregação socioespacial que ainda repercutem na cidade contemporânea.

A passagem das formas industriais clássicas de organização urbana para as dinâmicas contemporâneas de expansão territorial ocorre por meio da análise dos condomínios horizontais fechados. Em "A expansão urbana em Viçosa-MG: dinâmica da produção imobiliária e da expansão horizontal do município", as autoras Larissa Pereira Lima e Teresa Cristina De Almeida Faria demonstram que esses empreendimentos, impulsionados pela flexibilização da legislação urbanística e pela valorização fundiária, reorganizam a franja periurbana a partir de lógicas fragmentadas de ocupação, produzindo descontinuidades espaciais e aprofundando processos de segregação. Em escala regional, o artigo "Centralidade na Região Metropolitana de Ribeirão Preto" faz uma análise que demonstra como as dinâmicas contemporâneas de urbanização se articulam à circulação de capitais, à infraestrutura logística e ao agronegócio. De acordo com a autora Fabiana Miano Mori, a estrutura radial policêntrica da região evidencia a permanência de assimetrias territoriais, nas quais a concentração de investimentos reforça centralidades já consolidadas em detrimento da estrutura ambiental e das áreas periféricas.

É diante dessas continuidades excludentes da urbanização contemporânea que emerge a discussão sobre mobilidade e direito à cidade. O artigo "Mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa" de André Souza Silva e Bárbara Trevisan Casagrande, utiliza a experiência da pandemia como ponto de inflexão para repensar os sistemas de deslocamento urbano a partir da saúde pública, da acessibilidade e da sustentabilidade. Ciclovias emergenciais, modais alternativos e reconfigurações provisórias do espaço público apontam para possibilidades mais democráticas de circulação urbana.

Na sequência, são publicados dois artigos sobre o tema da habitação. Primeiramente, em "A Lei do Inquilinato à luz do direito à moradia", Gisela Baptista Tibiriçá aborda a discussão sobre locação social em Campinas-SP e desloca o debate habitacional da lógica exclusiva da propriedade privada para o direito à permanência urbana, propondo alternativas de acesso à moradia digna por meio de parcerias público-privadas voltadas às populações de baixa renda. Em seguida, André Costa Braga Soares elabora uma crítica à mercantilização da cidade em "O dissenso na cidade formal:

contradições da moradia-mercadoria e a inteligibilidade de morar”. O autor tece um argumento particularmente contundente na análise de casos de Belo Horizonte-MG. O texto demonstra como imagens publicitárias e revestimentos arquitetônicos operam como dispositivos de apagamento simbólico, ocultando o trabalho operário e neutralizando visualmente os conflitos e desigualdades inerentes aos empreendimentos imobiliários de luxo. A cidade se transforma, assim, em imagem de consumo, dissociada das condições materiais de sua própria produção.

Os dois últimos textos deslocam o debate para as possibilidades de transformação tecnológica e social da prática profissional em arquitetura e urbanismo. O artigo “Análise da colaboração e integração no processo de projeto”, de Joice Mariana Assis Teixeira, Sidnea Eliane Campos Ribeiro e Danielle Meireles De Oliveira, trata da colaboração e integração via BIM e aponta para processos de projeto mais simultâneos, colaborativos e orientados por dados, embora ainda atravessados por hierarquias tradicionais entre arquitetos e engenheiros. Encerrando o número, a entrevista “A agroecologia urbana: a trajetória e as experiências do arquiteto urbanista Alexandre Ramos”, conduzida por Rachel De Castro Almeida, Ingrid Rafaelle Resende Martins e Ysley Dos Santos Gonçalves, propõe uma visão sistêmica e resiliente do território a partir de Recife-PE, na qual o arquiteto urbanista atua como mediador entre saberes tradicionais, políticas públicas e demandas comunitárias. Os vazios urbanos passam a ser compreendidos não como reservas passivas para valorização imobiliária, mas como espaços potenciais de soberania alimentar, lazer coletivo e reconstrução das relações entre cidade e meio ambiente.

Em conjunto, os textos deste número compõem uma montagem de vestígios e continuidades que atravessam a história da arquitetura e do urbanismo. Entre permanências materiais, imagens sobreviventes, infraestruturas técnicas e disputas territoriais, os artigos demonstram que as cidades contemporâneas permanecem marcadas pelas racionalidades históricas que estruturaram sua formação. Ao mesmo tempo, revelam possibilidades de reinvenção crítica do espaço urbano, transformando a leitura dos arquivos arquitetônicos e urbanísticos em exercício de imaginação política e construção de futuros urbanos mais democráticos.

## REFERÊNCIAS

CASTRO, Laura. **Deslegitimar, Atualizar, Vulgarizar**: o (anti)método do desvio. Belo Horizonte: Relicário, 2025.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Diante do tempo**: história da arte e anacronismo das imagens. (Trad. Vera Casa Nova, Márcia Arbex) Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

**O CONCRETO ESTÁ ARMADO, E VOCÊ? RESENHA DE CONCRETO:  
ARMA DE CONSTRUÇÃO EM MASSA DO CAPITALISMO<sup>1</sup>****EL HORMIGÓN ESTÁ ARMADO, ¿Y TÚ? RESEÑA DE CONCRETO: ARMA  
DE CONSTRUCCIÓN MASIVA DEL CAPITALISMO****THE CONCRETE IS ARMED, AND ARE YOU? BOOK REVIEW OF  
CONCRETE: CAPITALISM'S WEAPON OF MASS CONSTRUCTION**Thiago Canettieri<sup>2</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p11-19

**Resumo**

Resenha do livro "Concreto: arma de construção em massa do capitalismo" (Elefante, 2025), de Anselm Jappe. Partindo do desmoronamento do viaduto Morandi, em Gênova, em agosto de 2018, Jappe demonstra a centralidade que o concreto armado, esse imprescindível material da arquitetura moderna, desempenha na história do capitalismo. O livro demonstra que o concreto pode ser considerado o lado concreto da abstração capitalista.

**Palavras-Chave:** Resenha; Anselm Jappe; Concreto armado; Estudos Urbanos e Regionais; Crítica da economia política.

**Abstract**

Review of the book "Concrete: Capitalism's Mass Construction Weapon" (Elefante, 2025), by Anselm Jappe. Starting with the collapse of the Morandi viaduct in Genoa in August 2018, Jappe demonstrates the central role that reinforced concrete, this indispensable material of modern architecture, plays in the history of capitalism. The book demonstrates that concrete can be viewed as the concrete manifestation of capitalist abstraction.

**Keywords:** Book review; Anselm Jappe; Reinforced Concrete; Urban and Regional Studies; Critique of Political Economy.

---

<sup>1</sup> Este texto é baseado em minha apresentação realizada no âmbito do "Ciclo de Debates: Capitaloceno, história ambiental e materiais" organizado por Eduardo Costa, André Dal'Bó da Costa e Felipe Kaizer, realizado na FAU/USP em 2025. Agradeço aos organizadores pelo convite e a oportunidade de sintetizar essas ideias e apresentá-las. Agradeço ao público presente pelo debate e pelas contribuições que tentei incorporar neste texto. Qualquer erro ou imprecisão, entretanto, são de minha própria responsabilidade.

<sup>2</sup> Thiago Canettieri é professor do Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Realizou residência pós-doutoral vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMG (2019-2020), é doutor em Geografia pela UFMG (2019), mestre em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela PUC-Minas (2014) e possui graduação em Bacharelado e Licenciatura em Geografia pela PUC-Minas (2012). É coordenador regional do núcleo RMBH do Observatório das Metrôpoles (INCT/CNPq), líder do grupo de pesquisa CRITICAR (crise, trabalho, capital e revolta) e pesquisador do grupo Cosmópolis e do Centro de Estudos da Favela (CE.FAVELA) É pesquisador afiliado ao Instituto Alameda. É autor dos livros "A condição periférica" (Consequência, 2020), "Brasil-catástrofe: constelações da destruição que estamos vivendo" (Consequência, 2023) e "Periferias, reprodução social crítica e urbanização sem salário" (Cosmópolis, 2024).

**Resumen**

Reseña del libro "Concreto: arma de construcción em masa del capitalismo" (Elefante, 2025), de Anselm Jappe. Partiendo del derrumbe del viaducto Morandi, em Génova, em agosto de 2018, Jappe demuestra la importancia del hormigón armado, ese material imprescindible de la arquitectura moderna, em la historia del capitalismo. El libro demuestra que el hormigón puede considerarse el lado concreto de la abstracción capitalista.

**Palabras-Clave:** Reseña; Anselm Jappe; Concreto armado; Estudios Urbanos y Regionales; Crítica de la economía política

**Resumo**

Resenha do livro "Concreto: arma de construção em massa do capitalismo" (Elefante, 2025), de Anselm Jappe. Partindo do desmoronamento do viaduto Morandi, em Gênova, em agosto de 2018, Jappe demonstra a centralidade que o concreto armado, esse imprescindível material da arquitetura moderna, desempenha na história do capitalismo. O livro demonstra que o concreto pode ser considerado o lado concreto da abstração capitalista.

**Palavras-Chave:** Resenha; Anselm Jappe; Concreto armado; Estudos Urbanos e Regionais; Crítica da economia política.

**Abstract**

Review of the book "Concrete: Capitalism's Mass Construction Weapon" (Elefante, 2025), by Anselm Jappe. Starting with the collapse of the Morandi viaduct in Genoa in August 2018, Jappe demonstrates the central role that reinforced concrete, this indispensable material of modern architecture, plays in the history of capitalism. The book demonstrates that concrete can be viewed as the concrete manifestation of capitalist abstraction.

**Keywords:** Tradução das 2 a 5 palavras-chave separadas com ;

Anselm Jappe é um pensador bastante eclético. Navegando por diferentes campos do conhecimento, mas sempre seguindo a estrela-guia da crítica da economia política, seus escritos provocam reflexões profundas. E este é um mérito inegável, especialmente nos dias de hoje. O livro em questão, *Concreto: arma de construção em massa do capitalismo* (2025), publicado pela Editora Elefante como parte da Coleção Crise & Crítica, exemplifica tal trajetória.

Partindo do desmoronamento do viaduto Morandi em Gênova, em agosto de 2018, Jappe demonstra a centralidade que o concreto armado, esse imprescindível material de construção da arquitetura moderna, desempenha na história do capitalismo. Ou seja, ao investigar o concreto armado, como material de construção, Jappe, na verdade, fala da arquitetura moderna e, por sua vez, ao falar da arquitetura moderna, fala da própria modernidade que, por sua vez, é uma forma de criticar o capitalismo.

Como se sabe, o concreto armado se tornou a principal forma de construção do capitalismo tardio, especialmente nos anos do pós-guerra. Sem o concreto armado, não teríamos as cidades que conhecemos. A volumetria das construções não seria tão massiva; a altura dos prédios não seria tão elevada. Especialmente, o livro é pertinente para o Brasil, onde "o chamado sistema do concreto armado é, sem sombra de dúvida, o mais utilizado" (Santos, 2008, p. 15). A maior parte das edificações novas construídas nas áreas urbanas brasileiras é baseada nesse sistema, e isso vale tanto

para as construções formais ou legalizadas quanto para as informais” (Santos, 2008, p. 15). Trata-se de uma hegemonia do concreto. Roberto Eustaquio dos Santos (2008) dedicou-se a investigar as causas e as consequências dessa hegemonia. Tal hegemonia não é decorrente de “uma evolução natural da técnica nem depende somente de suas características intrínsecas. Ela foi socialmente construída” (Santos, 2008, p. 20).

O livro de Anselm Jappe, portanto, explora de modo bastante detalhado a história deste material, rastreando seus usos, seus desenvolvedores e as obras onde foi aplicado. Parte do seu argumento assenta-se na ideia da obsolescência programada, demonstrando que este material não tem a mesma durabilidade de outros usados na construção civil e, portanto, com o decaimento de sua vida útil (que gira entre trinta e cinquenta anos), acaba levando a situações como o desmoronamento do viaduto.

O que há de mais potente no argumento do livro é que o concreto pode ser considerado o lado concreto da abstração capitalista. Jappe, numa notinha de rodapé, lembra um grafite francês dos anos 1970: “Le béton est armé - et vous?” Na denúncia pichada nas paredes parisienses, o concreto aparece armado – ou melhor, ele próprio utilizado como arma do capitalismo industrial.

Quanto a isso, vale mencionar que há uma ausência enorme no livro de Jappe. Quatro décadas antes do lançamento deste livro, Sérgio Ferro (2008 [1980]) já havia percebido esse caráter do concreto no ensaio “Le béton comme arme”. Embora o texto do arquiteto brasileiro tenha sido publicado originalmente em francês, permaneceu não comentado por Jappe. “Poder-se-ia escrever uma história inteira dos inventos que, a partir de 1830, surgiram meramente como armas do capital contra os motins operários”, frase de Karl Marx (2013 [1867]) adotada por Sérgio Ferro como epígrafe. Ele vai então demonstrar como o desenvolvimento do concreto armado serviu como meio de atacar a organização e a autonomia dos trabalhadores da construção civil. É uma história longa, que remonta ao início do século XIX, em que a racionalização do trabalho e o aprofundamento da prescrição dos processos eram mobilizados como meio de melhor controlar o saber-fazer indócil – “sob a influência da primeira Revolução Industrial e da doxa derivada da Aufklärung”, escreve Ferro. O concreto armado é, para Ferro, mais um – ou, mais precisamente, o ápice deste desenvolvimento. O concreto armado funcionou como a efetivação da subordinação real do trabalho no canteiro, desarmando os operários do saber-fazer tradicional.

Mas, seja como for, Sérgio Ferro se aprofunda nas consequências do emprego do concreto armado diretamente observáveis no canteiro. Contudo, a arma do concreto armado tem um alcance bem maior. Jappe dedica-se aos efeitos do concreto armado para além do canteiro. Aqui, o livro de Jappe se complementa ao texto de Ferro.

As paisagens urbanas como as conhecemos, repletas de concreto, são o resultado de uma forma determinada de produção do espaço. Esse espaço é produto e produtor das relações capitalistas. O concreto é, desta maneira, compreendido como esse material que engolfa, fagocita a realidade

social. Como uma enorme betoneira que despeja seu conteúdo sobre uma construção, as formas sociais do capital se impõem imperiosamente sobre a prática cotidiana (e nossos desejos, nossas subjetividades, nossas imaginações) e dão a ela, a prática cotidiana, suas próprias formas.

Jappe oferece cinco leituras do concreto armado: material do proletariado, da vanguarda, do fascismo, do stalinismo, da democracia. O primeiro, porque seu baixo custo e seu massivo uso em construções para a classe trabalhadora davam ao material ares de ser algo próprio do proletariado. Mas as vanguardas futuristas apostavam no material como algo totalmente artificial e que garantia a proeza de vencer grandes alturas e vãos de modo muito rápido. Olhando para alguém como Le Corbusier, cujas afinidades com o concreto e com o Fascismo já são conhecidas<sup>3</sup>, reconhecia neste material um meio de regar, domesticar, uniformizar a cidade. Mas também o concreto figurava entre os materiais favoritos do stalinismo, utilizado para triplicar a produtividade da construção civil soviética durante o regime do "pai dos povos" e imposto como progresso. Por fim, os regimes democráticos também se valeram do concreto, pois com ele, finalmente, a arquitetura teria deixado de se dirigir somente às classes dominantes, passando a se voltar também, e sobretudo, aos dominados – não como emancipação, é claro. Até um situacionista, movimento cuja crítica radical à cidade e ao urbanismo fazia parte de seu projeto, como Constant, foi seduzido pelo concreto.

A técnica de adoção do concreto como material privilegiado da construção civil do capitalismo tardio guarda ainda outra característica fundamental. Foi com sua adoção generalizada que a posição de arquitetos e engenheiros também se separou da construção. Profissionais dedicados a "calcular" seu emprego, utilizando uma matriz matemática de cálculo abstrato para se traduzir e se materializar na realidade como um volume de concreto. A história do concreto coincide, portanto, com a história "da divisão de tarefas entre o arquiteto ou o engenheiro, especialistas diplomados pelo Estado, e os simples operários sem qualificação, os braços" (Jappe, 2025 [2020], p.102-103).

O que essa breve história do concreto mostra é que este é um material propriamente moderno. Foi o concreto que permitiu, por exemplo, e esse é um ponto alto do livro em questão, transferir do pensamento geométrico e matemático as formas puras de ângulos retos para a realidade. Foi só assim, com um desenvolvimento material de um material, que a arquitetura moderna pôde se realizar. A partir dessa coincidência, diz Jappe, a história do urbanismo é mais ou menos idêntica à história da linha reta e de outras formas geométricas regulares. Os caminhos dos homens - construídos pela razão e pela técnica, os encaminhava em direção ao progresso, em oposição àquele caminho sinuoso, que Le Corbusier (2000 [1925]) chamou de caminho das mulas.

É claro que, após ler a *Dialética do Esclarecimento*, de Adorno e Horkheimer (2006 [1947]), sabemos muito bem para onde a racionalidade instrumental, técnica e voltada para o progresso leva. O que

---

<sup>3</sup> Ver, em especial, o trabalho de Jarcy (2015).

interessa salientar aqui é, no entanto, apenas indicado por Jappe. Há uma afinidade entre uma determinada forma de pensar e uma determinada forma de produzir o espaço que é tributária da razão moderna. Valeria – ainda que não tenha condições de fazer isso aqui – ler essa história à luz das ideias de Alfred Sohn-Rethel (2024 [1973]), para quem nós, modernos, pensamos como pensamos, porque trocamos mercadorias. Assim, fecha-se um circuito: a troca de mercadorias pressupõe um ato de abstração das qualidades das mercadorias; a racionalidade técnica pressupõe uma abstração da realidade; o concreto – contraditoriamente – concretiza essa abstração na realidade. Nas palavras de Jappe (2025 [2020], p.161): “O concreto é a face visível da abstração”.

Trocando em miúdos, o espaço abstrato de que Lefebvre (2000 [1974]) fala precisa do concreto para se materializar. É esse espaço, produzido pelo neocapitalismo, que refere-se Lefebvre, como o “mundo da mercadoria”, onde é imposta sua lógica e o espaço onde o “homogêneo triunfa” (Lefebvre, 2000 [1974], p.389). A forma-mercadoria, enquanto expressão lógica, “se põe, supõe e impõe como uma homogeneidade” (Lefebvre, 2000 [1974], p.117). O que foi mencionado anteriormente como uma lógica do idêntico é aqui trabalhado por Lefebvre em termos espaciais. Para o filósofo francês, é fundamental reconhecer a tendência para a homogeneidade decorrente do capitalismo, em que todas as diferenças são reduzidas a um mínimo. O espaço abstrato, da formalização matemática, da quantificação, é o espaço do homogêneo que aniquila as diferenças. O concreto, portanto, é o meio pelo qual a imposição do homogêneo se realiza.

O atestado dessa dinâmica é a forma como o concreto armado produziu aquilo que na teoria estética da arquitetura ficou conhecido como “estilo internacional”. O concreto, enquanto massa amorfa que se petrifica, isto é, se torna pedra e dá forma, é, como argumenta Jappe, um elemento revelador desta dinâmica própria do capitalismo. O capital, portanto, que muda de forma sem nunca se perder no processo, nos dizeres de Marx (2013 [1867]), também impõe a tudo sua própria forma. O capitalismo, portanto, é a dominação do idêntico sobre a não-identidade, se quisermos manter um linguajar mais adorniano, ou sobre a diferença, se quisermos um idioma lefebvriano. O que é o capital exatamente? A fórmula que Marx (2013 [1867]) apresenta, a famosa D-M-D’, é ilustrativa: O fim é idêntico em termos qualitativos ao início. A única diferença é quantitativa. Isso é o capital. Seu regime de equivalência é a imposição da lógica do idêntico. É dessa forma que ele se revela para Adorno (2009 [1967]), em sua Dialética Negativa, como uma “ideologia da identidade”. Sua crítica se transforma na “crítica da própria consciência constitutiva” em sua exigência de identificação do objeto à identidade do pensamento, ficando claro em afirmações como:

O princípio da troca, a redução do trabalho humano ao conceito universal abstrato do tempo médio de trabalho, é originalmente aparentado com o princípio de identificação. Esse princípio tem na troca o seu modelo social, e a troca não existiria sem esse princípio; por meio da troca, os seres singulares não-idênticos se tornam comensuráveis com o desempenho, idêntico a ele. A difusão do princípio transforma o mundo todo em algo idêntico, em totalidade (Adorno, 2009 [1967], p. 129).

Assim, escreve Adorno, cria-se uma falsa totalidade: a do Capital. Contra ela não se trata de defender a anulação pura e simples do conceito e do idêntico como expressões de medida da comparabilidade e da mesmidade. Nessa interpretação, o capitalismo representa uma estrutura idêntica de dominação que atua na organização subjetiva do sujeito, limitando sua experiência, conduzindo-o segundo seus imperativos: o princípio de identificação. Mesmo as boas formas da arquitetura brasileira, com suas curvas de um Oscar Niemeyer da vida, mesmo com sua “diferença” exterior, na verdade, reproduzem essa mesma identidade. Lucio Costa, por exemplo, parece convincente, à primeira vista, em argumentar a favor da capacidade do concreto armado ter viabilizado uma maior liberdade das formas arquitetônicas, pois teria permitido

à arquitetura uma intensidade de expressão até então ignorada [...] solto no espaço, o edifício readquiriu, graças à nitidez das suas linhas e à limpidez dos seus volumes de pura geometria, aquela disciplina e “retenue” próprias da grande arquitetura; conseguindo mesmo um valor plástico nunca antes alcançado e que o aproxima - apesar de seu ponto de partida rigorosamente utilitário - da arte pura (Costa, 1995, p.113).

A aparência de liberdade celebrada por Lúcio Costa não passa de um verniz de uma forma social total que impõe, mesmo nas construções que se aproximam da “arte pura”, uma lógica abstrata da quantificação.

O concreto, escreve Jappe, foi responsável, pelas suas características “universais”, por eliminar as arquiteturas tradicionais ou vernaculares. O modo como é empregado, particularmente sua capacidade de pré-fabricação de seus elementos e de padronização das soluções construtivas, tornou o concreto um “inimigo mortal das particularidades locais e das variações infinitas” (Jappe, 2025 [2020], p. 109). O material, sempre uniforme, com sua capacidade de fagocitar o seu entorno, dar forma e solidificar-se, transforma-o na arma de uniformização. Jappe utiliza o termo Gleichschaltung para se referir ao concreto – termo que foi usado para definir a nazificação da Alemanha. A comparação não é descabida. Assim como o capital, o concreto opera uma “gigantesca reduction ad unum”.

Para o valor, as formas infinitas do mundo não passam do revestimento de uma substância sempre idêntica. Marx descreveu muito bem esse fenômeno com o termo Gallerte – gelatina. [...] Ora, qual outra coisa parece mais uma gelatina do que o concreto? Aqui, não estamos diante de uma simples analogia. O concreto é a materialização perfeita da lógica do valor; é sua hipóstase, encarnação; representa por excelência o lado concreto da abstração mercantil. É um material sem limites próprios (líquido de início), amorfo, polimorfo, que pode ser moldado em qualquer forma. Ele anula todas as diferenças e é mais ou menos sempre o mesmo. Ele se adapta a todos os climas, a todas as circunstâncias. Ele não tem nenhuma forma própria, mas pode tomar todas as formas (Jappe, 2025 [2020], p.160-161).

Outro núcleo da argumentação de Jappe passa, então, pelos estragos deste material. Os dados são assustadores. Entre 1950 e 2019, a produção mundial de cimento passou de menos de 200 milhões

de toneladas anualmente a 4,4 bilhões. Em 70 anos, a produção de cimento multiplicou-se 22 vezes. Um mundo concretado, como bem sabemos. Não vou elencar as destruições da produção e do uso do concreto. O que importa ressaltar é que são vários. Ailton Krenak (2022) transformou em um imperativo categórico a necessidade de superar esse material: “saíam desse pesadelo de concreto”. Para Krenak, as cidades, forma espacial decorrente da expansão colonial, entraram em “processo de metástase” (Krenak, 2022, p.212). As cidades são, para ele, “túmulos de concreto” (Krenak, 2022, p.216), um túmulo que tudo suga, que tudo soterra e impõe a tudo sua forma de concreto. Poderíamos dizer que se trata de um devir-concreto, movimentando-se como uma necessidade da “corrida do progresso que precisamos atender à sua fome e à sua fúria” (Krenak, 2020, p.217). Nessas condições, escreve Krenak (2022, p. 218), “o horizonte da vida em cidade é o colapso”. Talvez possamos imaginar que, mais do que um “antropoceno”, trata-se de um “capitaloceno” que, como tentei expor até aqui, é o mesmo que dizer de um “urbiceno”.

Deste modo, chegamos a uma outra dimensão concreta do concreto: o colapso da forma social do capital. Como escreve Jappe, hoje o que foi construído em concreto, assim como o viaduto Morandi, começa a ruir. Nosso autor toma então essa expressão de ruínas como um dado significativo. Ele escreve: “E se sua vulnerabilidade, sua desagregação fossem não apenas a face visível dessas obras, mas também a consequência do desmoronamento ou da decomposição desta sociedade?” (Jappe, 2025 [2020], p.18). A degradação do material concreto coincide com a erosão das formas sociais capitalistas resultante do movimento contraditório do capital. A tautologia cega do capital degrada o próprio fundamento, sua própria razão de ser, isto é, a valorização do valor, pois o capital busca constantemente aumentar a produtividade do trabalho para ampliar o mais-valor relativo. Contudo, nesta mesma ação, o capital expulsa trabalho vivo, única fonte do valor, dos circuitos produtivos. Cerra-se o galho em que está sentado e, assim como o viaduto, desmorona-se.

A saída da crise do capital – ou melhor, seu contínuo adiamento –, como lembra David Harvey, ainda passa pela construção civil e largamente pelo uso do concreto. Em *O processo urbano no capitalismo*, Harvey (2019 [1978]) mostra como a produção do ambiente construído é essencial para a sobrevivência do capitalismo, pois permite absorver capitais de outros setores em crise em um tipo de investimento que possui baixíssima composição orgânica do capital. Como sabemos agora, construir o ambiente construído hoje envolve necessariamente concreto, muito concreto. Harvey (2017), em outra publicação, destaca que, após a crise de 2007-08, com suas indústrias de exportação em colapso, a China reagiu com um investimento massivo em infraestrutura e construção civil. A escala foi tão grande que, de 2011 a 2013, o país consumiu mais cimento do que os Estados Unidos em todo o século XX. Com isso, a China ergueu cidades, estendeu rodovias e consolidou uma vasta rede de trens de alta velocidade.

Que tenha gente que confunda isso com o socialismo do século XXI diz muito sobre nossa paisagem política contemporânea. Seja como for, esse boom de investimento chinês foi o principal motor da recuperação da economia global – ou, para ser bastante claro, foi a boia salva-vida do capitalismo.

No entanto, essa estratégia teve uma consequência fundamental. Esse investimento massivo só foi possível porque foi financiado por um endividamento que ultrapassou os limites sustentáveis.

O crescimento econômico chinês contemporâneo, que recebe inúmeros elogios de uma certa "esquerda" (esquerda grafada entre aspas), na realidade, não representa uma acumulação de capital real e produtiva, mas sim uma "ficcionalização" da economia sustentada por "capital fictício". Nos termos de Robert Kurz (2014 [2012]), trata-se de uma "fuga para frente" no interior dos marcos do próprio capitalismo. Essa dinâmica é fruto de uma crise estrutural do capitalismo, iniciada nos anos 1970, na qual a capacidade de gerar valor através do trabalho produtivo está em declínio. Para contornar essa limitação, a economia global passa a depender de "circuitos deficitários", como a relação entre os Estados Unidos, que mantém seu consumo por um endividamento crescente, e a China, que financia essa dívida para poder exportar seus produtos. O crescimento, portanto, deixa de ser um processo substancial para se tornar um ciclo de bolhas financeiras e endividamento que apenas simula a acumulação de capital.

A partir de 2008, o governo chinês promoveu um gigantesco boom de investimentos internos, focado na construção de infraestrutura e no setor imobiliário. Esse crescimento foi financiado por uma explosão de crédito e endividamento, tanto privado quanto estatal, por meio de mecanismos como o arrendamento de terras e a criação de complexos produtos financeiros. Maurílio Botelho e Marcos Barreira (2024) debatem o assunto em textos e intervenções. O resultado dessa dinâmica foi a criação de uma bolha imobiliária da história e uma superacumulação de infraestrutura ociosa e investimentos improdutivos, como cidades e edifícios construídos apenas para serem demolidos posteriormente. Segundo os autores, é uma bolha especulativa ainda maior que a que deu origem à crise de 2008. Esse processo demonstra como a produção material, no caso, a construção civil, tornou-se dependente da mobilização de capital fictício, que antecipa receitas futuras sem garantia de realização, evidenciando um crescimento sem substância real. O milagre chinês que encanta alguns não passa de uma miragem concretada.

Se, como afirmei anteriormente, o espaço abstrato precisa do concreto para se materializar, o uso do concreto hoje na produção do ambiente construído só é possível por meio da mobilização gigantesca de capital fictício, a expressão mais abstrata e exteriorizada do capital como condição de sua reprodução ampliada em colapso.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADORNO, Theodor; HORKHEIMER, Max. **Dialética do esclarecimento**. São Paulo: Zahar, 2006.

ADORNO, Theodor. **Dialética negativa**. São Paulo: Zahar, 2009.

BOTELHO, Maurílio; BARREIRA, Marcos. Ainda sobre o milagre chinês. In: BOTELHO, Maurílio; BARREIRA, Marcos. **No rastro do colapso**. Rio de Janeiro: Consequência, 2024.

COSTA, Lúcio. **Registros de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

FERRO, Sérgio. **Le béton comme arme**. L'Esprit des Materiaux: architecture et philosophie, n. 1, p. 98-105, 2008.

HARVEY, David. **Abstract from the concrete**. Londres: Sternberg Press, 2017.

HARVEY, David. O processo urbano no capitalismo. In: HARVEY, David. **Os sentidos do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2019.

JARCY, Xavier. **Le Corbusier, un fascisme français**. Paris: Albin Michel, 2015.

JAPPE, Anselm. **Concreto: arma de construção em massa do capitalismo**. São Paulo: Elefante, 2025.

KRENAK, Ailton. Saíam desse pesadelo de concreto. In: KRENAK, Ailton. **Habitar o antropoceno**. Belo Horizonte: BDMG Cultural/Cosmópolis, 2022.

KURZ, Robert. **Dinheiro sem valor: linhas gerais para uma renovação da crítica da economia política**. Lisboa: Antígona, 2014.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1999

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. São Paulo: Boitempo, 2013. Livro I.

SANTOS, Roberto Eustaáquio dos. **A armação do concreto no Brasil: história da difusão da tecnologia do concreto armado e da construção de sua hegemonia**. 2008. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

SOHN-RETHEL, Alfred. **Trabalho intelectual e manual**. São Paulo: Boitempo, 2024.

**AS VILAS OPERÁRIAS DA INDÚSTRIA TÊXTIL NA CONFORMAÇÃO  
URBANA DE BLUMENAU-SC*****LAS ALDEAS DE TRABAJO DE LA INDUSTRIA TEXTIL EN LA  
CONFORMACIÓN URBANA DE BLUMENAU-SC***  
***WORKING VILLAGES IN THE TEXTILE INDUSTRY IN THE URBAN  
CONFORMATION OF BLUMENAU-SC***Donizete Correa Franco Pires<sup>1</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p20-39

**Resumo**

O artigo investiga o papel da indústria têxtil no processo de produção do espaço intraurbano de Blumenau, Santa Catarina, durante a primeira metade do século XX, a partir da política de promoção de vilas operárias. Para tanto, são analisados os fenômenos da produção capitalista do espaço, a questão da habitação, as dinâmicas e a arquitetura das vilas operárias e as implicações socioespaciais de seu desmonte pela indústria. Por fim, evidencia as repercussões socioespaciais da produção capitalista do espaço, revelando desigualdades socioespaciais no espaço intraurbano de Blumenau.

**Palavras-chave:** Indústria têxtil; Produção do espaço; Blumenau; Vilas operárias; Habitação.

**Abstract**

This article investigates the role of the textile industry in the production of intra-urban space in Blumenau, Santa Catarina, during the first half of the 20th century, based on the policy of promoting workers' villages. To this end, it analyzes the phenomena of capitalist production of space, the issue of housing, the dynamics and architecture of workers' villages, and the socio-spatial implications of their dismantling by industry. Finally, it highlights the socio-spatial repercussions of capitalist production of space, revealing socio-spatial inequalities in the intra-urban space of Blumenau.

**Keywords:** Textile industry; Production of space; Blumenau; Workers' villages; Housing.

**Resumen**

El artículo investiga el papel de la industria textil en el proceso de producción del espacio intraurbano de Blumenau, Santa Catarina, durante la primera mitad del siglo XX, a partir de la política de promoción de los barrios obreros. Para ello, se analizan los fenómenos de la producción capitalista del espacio, la cuestión de la vivienda, la dinámica y la arquitectura de las villas obreras y las implicaciones socioespaciales de su desmantelamiento por parte de la industria. Por último, se ponen de manifiesto las repercusiones socioespaciales de la producción capitalista del espacio, revelando las desigualdades socioespaciales en el espacio intraurbano de Blumenau.

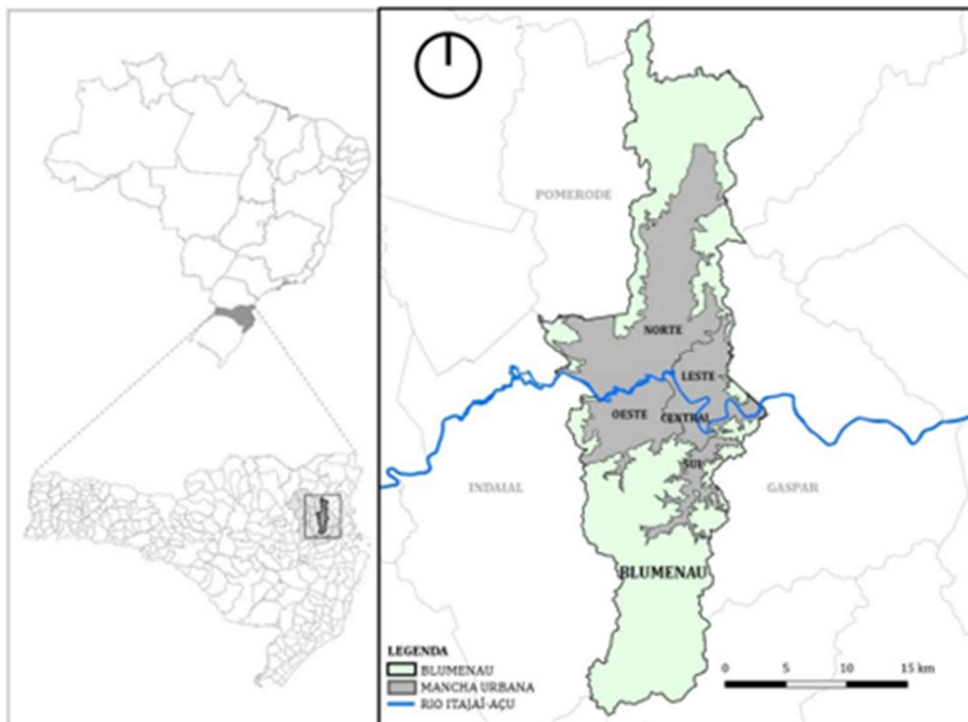
Palabras clave: Industria textil; Producción del espacio; Blumenau; Barrios obreros; Vivienda.

---

<sup>1</sup>Arquiteto e urbanista pela Universidade Regional de Blumenau (FURB), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e doutorando em Arquitetura e Urbanismo no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU.USP).

## INTRODUÇÃO

A cidade de Blumenau está localizada no Vale do Itajaí, região nordeste de Santa Catarina, geomorfologicamente permeada de grandes montanhas e atravessada pelo Rio Itajaí-Açu (Figura 1). É caracterizada por um precoce e rápido processo de industrialização, que perdurou por quase um século, entre as décadas de 1880 e 1970, cujo espaço urbano organizou-se no entorno das indústrias, especialmente as do ramo têxtil. Apesar do contínuo processo de imigração e da distribuição da população em lotes que compreendiam todo o território do município, não havia ainda, no início do século XX, uma clara distinção espacial entre os espaços dos mais ricos - os industriais - e o espaço dos mais pobres - os operários -, uma vez que a burguesia têxtil residia, muitas vezes, em anexo às indústrias, próximas, inclusive, das vilas operárias (Mamigonian, 1965). Como pontuou Pires (2024), foi a partir da disseminação do automóvel e, sobretudo, a partir da produção e concentração de infraestrutura urbana, produzida por e para uma elite industrial e política, que as camadas de mais alta renda historicamente se concentraram na região central de Blumenau.



**Figura 1:** Mapa da localização da cidade de Blumenau, destacando o rio Itajaí  
**Fonte:** Pires (2024)

As vilas operárias, entretanto, não comportavam a totalidade dos operários e muitas delas eram, inclusive, destinadas apenas aos trabalhadores do setor administrativo (Moretti, 2006). Como forma de residir nas proximidades das indústrias, o proletariado que não recebia o chamado benefício da vila operária e que também não era atendido por uma política habitacional que ainda não existia no

município, produzia sua própria moradia nas áreas que não interessavam à indústria e ao mercado imobiliário: nas encostas dos morros. No entanto, transformações no processo produtivo a partir da década de 1960 culminaram no desmonte destes espaços, inicialmente produzidos para ampliar os lucros dos industriais, mas que, com o passar do tempo, tornaram-se irrelevantes para as dinâmicas de acumulação e foram rapidamente desativados. Assim, o capital industrial transferiu, de uma vez por todas, a responsabilidade da produção de habitação popular para o Estado, que, despreparado e permissivo, foi um agente determinante para o processo de produção de assentamentos precários que passaram a marcar ainda mais presença nas proximidades das indústrias (Pires, 2024).

Dessa forma, o presente artigo analisa e problematiza o processo de produção e dinâmicas das vilas operárias e as repercussões de seu desmonte no processo de produção e conformação do espaço intraurbano de Blumenau. Para tanto, faz-se necessário compreender, para além do conceito de produção capitalista do espaço, as tipologias e objetivos das vilas operárias e o tratamento da questão habitacional no Brasil no século XX. A análise documental, que embasa este estudo, reuniu materiais bibliográficos encontrados em livros, artigos, teses, dissertações, relatórios de pesquisa e também materiais disponíveis no acervo histórico de Blumenau e das indústrias apresentadas.

Na primeira parte deste artigo, desenvolvem-se análises acerca da produção do espaço e da política habitacional no período industrial do início do século XX - destacando-se as políticas paternalistas controladoras do capital e da vida dos operários - e da produção de vilas operárias adotadas por diversas indústrias no contexto brasileiro. Em seguida, são analisados o desenvolvimento das vilas operárias produzidas por três das principais indústrias têxteis da cidade, a Cia. Hering, a Karsten e a Empresa Industrial Garcia, partindo dos seus processos históricos de ocupação, produção de infraestruturas e dos papéis por elas desempenhados na estruturação intraurbana de Blumenau. A terceira parte apresenta a razão e as repercussões socioespaciais do desmonte das vilas operárias, evidenciando o papel das indústrias não apenas como produtoras, mas também como agentes imobiliários antes e depois da política de produção das vilas operárias. Se antes elas alugavam as moradias das vilas, depois elas vendiam. Também é apresentado o perfil do trabalhador morador e a alternativa de moradia daqueles que não habitavam as vilas operárias, uma vez que o número de moradias ofertadas era limitado, não comportando o total de operários que trabalhavam nas indústrias promotoras. Por fim, a partir dos três casos retratados, evidenciou-se que a produção capitalista do espaço vem acompanhada de repercussões predatórias desde os primórdios da industrialização de Blumenau. Sendo um movimento que envolve indústria, Estado e mercado imobiliário, revela-se também uma dimensão de reprodução do capital sobre a terra urbana a partir da interdependência entre estes agentes, a partir da consonância entre interesses públicos e privados.

## O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Nos estudos sobre a produção do espaço urbano, destacam-se, sobretudo - e de forma pioneira -, os efetuados por Henri Lefebvre, a partir dos quais o fenômeno se assume como uma perspectiva teórica. É a partir deste e de outros autores, como Harvey e Gottdiener, de vertente marxista, que Villaça (2011, p. 37) define o espaço urbano como "socialmente produzido", ou seja, não é dado pela natureza, mas produzido pelo trabalho humano.

Apesar da economia política marxista, que evidencia as contradições entre os processos de produção, distribuição e consumo no sistema capitalista - realizar avanços em relação às abordagens convencionais, apresentou consideráveis limitações no tocante à análise urbana, especialmente no que se refere à desconsideração do espaço como ambiente produzido, apenas como receptáculo de processos econômicos e políticos (Gottdiener, 2015). Análises do espaço que superassem o pensamento marxista dogmático na compreensão da natureza da organização social, para além da esfera econômica, somente foram abordadas posteriormente por Castells (2020), a partir de uma leitura estruturalista do espaço, e por Lefebvre (2019), através de uma abordagem da dialética socioespacial. Foram os primeiros teóricos a conectar Estado, sociedade e espaço urbano (Gottdiener, 2015).

Para Lefebvre (2019, p. 60), o espaço é político e estratégico, não um objeto científico descartado pela ideologia ou pela política, e se

esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo [...] é precisamente porque ele já está ocupado, ordenado, já foi objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios. O espaço foi formado, modelado, a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico [...] porque esse espaço, que parece homogêneo, que parece dado de uma vez na sua subjetividade, na sua forma pura, [...] é um produto social.

Lefebvre (2019, p. 62) ainda argumenta que, se partirmos do pressuposto de que o espaço é político, "ele depende de uma dupla crítica, sendo ela própria política: a crítica de direita e crítica de esquerda". A primeira é, grosso modo, uma crítica da burocracia, das intervenções do Estado, na medida em que estas perturbam a iniciativa privada, ou seja, os capitais. A segunda, a de esquerda, é também "uma crítica da burocracia e da intervenção estatista, na medida em que essa intervenção não considera, ou considera mal, os usuários, a prática social, quer dizer, a prática urbana" (Lefebvre, 2019, p. 62). Entretanto, enquanto a política de direita luta pela ausência ou redução do papel do Estado no contexto político, a de esquerda luta pela efetiva atuação deste, desde que atenda aos interesses comuns e democráticos das camadas populares. Essa distinção de classes proposta por Lefebvre implica e supõe que existam conflitos e contradições no espaço urbano, colocando-o como um objeto de consumo, um instrumento político e um elemento na luta de classes (Gottdiener, 2015).

Numa abordagem marxista-lefebvriana, Carlos (2011), em uma perspectiva teórica da produção do espaço, reitera que este se produz produzindo os conflitos latentes de uma sociedade fundada na desigualdade, visto que a sociedade capitalista é legitimamente hierarquizada em classes, portanto, o processo de produção do espaço implica o entendimento de várias relações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas e culturais, e envolve um modo de produzir, pensar e sentir, enfim, um modo de vida.

Se o espaço urbano não é um produto do acaso, mas sim um produto social, produzido e consumido pelo homem, embora não de maneira equitativa, quem de fato produz esse espaço? Conforme Corrêa (1989), o espaço é produzido por agentes sociais concretos, e não por um mercado invisível ou processos aleatórios. Como agentes produtores do espaço, destacam-se os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. É daí que surge a necessidade de os estudos sobre a relação entre a produção capitalista do espaço e os agentes produtores tomarem a habitação social como unidade de estudo (Maricato, 1982; Bolaffi, 1982).

Em seu amplo estudo desenvolvido sobre a habitação social no Brasil, Bonduki (1998) destaca que as ações do Estado, em relação à produção habitacional nas primeiras décadas do século XX, ficaram restritas às isenções fiscais e à normatização da legislação sanitária e das edificações, além de uma reduzida atuação na produção de unidades habitacionais e na regulamentação do inquilinato. Neste contexto, a “produção rentista” – investimento privado na produção de moradias de aluguel – difundiu-se por todo o país, estimulado principalmente pela demanda por moradias, pela alta rentabilidade do investimento e pelo baixo risco, e em paralelo, o Estado teria atuado para estimular este tipo de produção, “com incentivos fiscais, segurança jurídica para locadores e tolerância em relação às normas edilícias e sanitárias” (Bonduki, 1998, p. 19). Até os anos de 1930, a vila operária, na modalidade de investimento rentista, representava para o poder público uma ação prática no controle das condições sanitárias, morais e dos costumes. Contudo, mesmo com incentivos estatais, esta iniciativa não teve sucesso porque apenas os trabalhadores mais qualificados podiam pagar o aluguel da habitação (Blay, 1985; Bonduki, 1998).

É dessa concepção de produção do espaço e dos agentes produtores, em especial as indústrias, que se pretende entender o processo de produção capitalista do espaço urbano de Blumenau no início do século XX, a partir das vilas operárias e das repercussões da indústria na conformação espacial. O esclarecimento da indústria em atuar, em âmbito nacional e em diferentes períodos, como agente produtor do espaço, que é socialmente produzido com fins de acumulação, estabelece que tal processo é responsável pela imposição de modos de vida para parte da população, neste caso, o operariado da indústria têxtil de Blumenau.

**BLUMENAU: INDÚSTRIA, VILAS OPERÁRIAS E ESPAÇO INTRAURBANO**

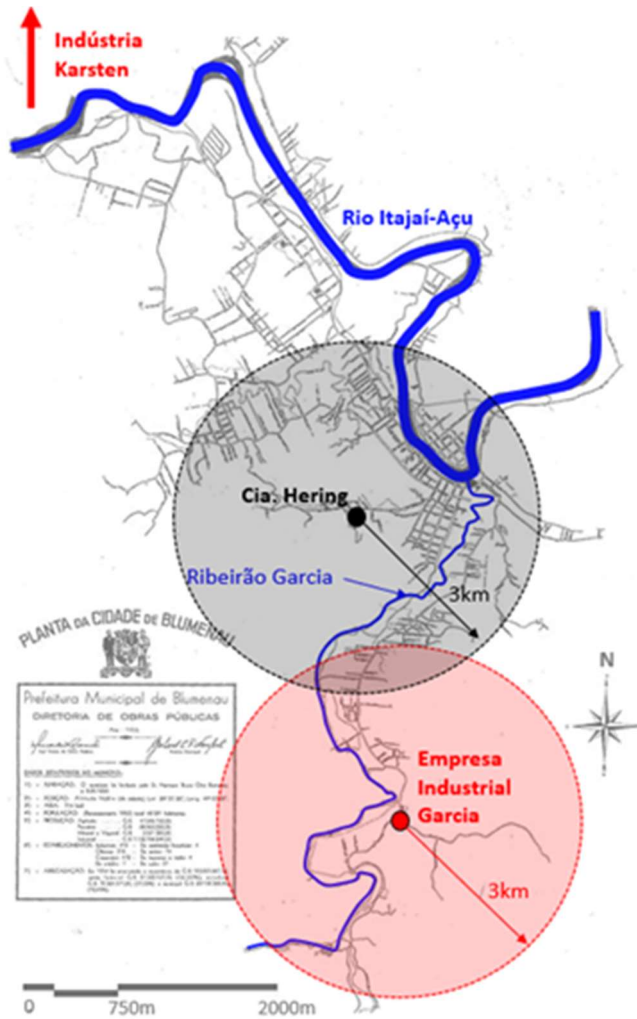
Em Blumenau, o acelerado processo de industrialização teve grande impacto na produção do espaço urbano, principalmente entre as décadas de 1940 e 1960, pois, além do crescimento populacional, as grandes distâncias casa-trabalho e trabalho-casa fizeram com que as maiores indústrias da cidade adotassem o sistema de relações conhecido como Paternalismo Industrial. Nesse período, menos de 50% da população vivia em áreas urbanas em Blumenau (Tomio, 2000; Moretti, 2006).

Adotado inicialmente por indústrias europeias no século XIX, com o advento da Revolução Industrial, o paternalismo industrial compreende iniciativas dos industriais em promover acomodações individuais ou coletivas para os seus operários, além de estruturas de suporte como cooperativas de consumo, creches, escolas, atendimento médico e odontológico e até mesmo espaços de lazer. Estes conjuntos de vivência ficaram conhecidos como vilas operárias (Bonduki, 1998). Com relação ao paternalismo em Blumenau, Mamigonian (1965) coloca que é um fenômeno de origem germânica, importado pelos colonizadores do município, e que teve seu maior desenvolvimento principalmente antes da II Guerra Mundial. As empresas começaram a organizar vilas operárias, cooperativas de consumo e de crédito, assistência médica, instalações esportivas, culturais e de recreação. Em Blumenau, essa preocupação se mostra evidente a partir da década de 1940, sobretudo devido ao crescimento das empresas e das condições favoráveis para se instalar esses benefícios, atendendo assim as reivindicações dos operários que também cresciam com o crescimento produtivo da empresa (Petry, 2000).

De acordo com Kowarick (1983), o objetivo das indústrias na promoção deste tipo de infraestrutura era reter a mão de obra necessária ao funcionamento da indústria (KOWARICK, 1983). No início, essa solução proposta pela classe empresarial possuía caráter filantrópico, porém, posteriormente, passou a ser utilizada para garantir um suprimento de força de trabalho, controlar níveis salariais e dominar movimentos políticos. O paternalismo passou então a ter um caráter ideológico (Bonduki, 1998). Em Blumenau, as maiores indústrias da época, a Empresa Industrial Garcia, a Cia Hering e a Karsten, todas do ramo têxtil, adotaram estas medidas no início dos anos 1940 (Mamigonian, 1965; Moretti, 2006; Lima, 2021).

Como a questão da habitação está intrínseca ao processo de mobilidade, especialmente no que tange aos deslocamentos trabalho-casa e casa-trabalho, é importante compreender as faces do processo. Até meados da década de 1950, os deslocamentos em Blumenau eram feitos de modo hierárquico bastante claro: a burguesia fazia uso do automóvel enquanto o proletariado utilizava o ônibus ou bicicletas (Mamigonian, 1965). Cerca de 90% dos operários industriais residiam num raio inferior a 3 km do seu local de trabalho, mais de 95% deles utilizavam a bicicleta como meio de transporte, principalmente pela economia no deslocamento (Frotscher e Vedana, 1999) e apenas

aqueles que moravam em municípios vizinhos, como Indaial e Gaspar, utilizavam ônibus como meio de transporte (Mamigonian, 1965). Na planta da cidade, de 1955, a indústria Karsten ainda não aparecia, pois sua localidade, atual região do bairro Testo Salto, era considerada área rural, embora concentrasse a vila operária e outras moradias nos seus arredores, além de toda uma infraestrutura básica, como vias, comércios e alguns poucos serviços (Hering, 1987)



**Figura 2:** Planta da cidade de Blumenau em 1955 e localização das indústrias

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2023) a partir de dados do Arquivo Histórico de Blumenau, Mamigonian (1965) e Hering (1987).

Neste período, as condições de vida dependiam de uma série de fatores, dentre os quais a dinâmica das relações de trabalho era um ponto fundamental, visto que desde os primórdios da industrialização brasileira, até os anos 1930 (Kowarick, 1983) e no caso de Blumenau até os anos 1950 (Bielschowsky, 2009; Lima, 2021), as indústrias resolveram em parte o problema da moradia da mão de obra através da construção das vilas operárias, reduzindo consideravelmente as despesas dos operários em sua sobrevivência, permitindo às indústrias significativos rebaixamentos salariais

(Kowarick, 1983). O impacto dessa estratégia do capitalismo industrial representou um aceleramento no processo de acumulação no qual se difundiu o assalariamento, mesmo que constantemente rebaixado, com a expansão industrial (Schiffer, 2015) e as repercussões eram ainda maiores no contexto de indústrias de grande porte, como a Empresa Industrial Garcia, que empregava mais de três mil trabalhadores nos anos 1940. Localizada na porção sul do território municipal, no bairro Garcia, às margens do ribeirão de mesmo nome, foi pioneira na construção das vilas operárias na cidade, registrando, em 1966, aproximadamente 200 unidades, número baixo considerando que empregava mais de 5 mil funcionários neste mesmo período (Siebert, 2006).



**Figura 3:** Núcleo fabril da Empresa Industrial Garcia e vila operária  
**Fonte:** Adaptado pelo autor a partir de Acervo Adalberto Day (1950).

A vila operária da Indústria Garcia ganhou destaque na reportagem intitulada “Blumenau, o coração de Santa Catarina”, do jornal *Atualidades*, de Florianópolis, edição de novembro de 1946. No texto, a matéria esclarece que o plano de construção da vila abrangia “500 casas, construindo-se trimestralmente dez. Atualmente há cerca de 120 residências, embora modestas, com bastante conforto”. A reportagem ainda ressalta a existência de equipamentos de assistência médica, creche e cooperativas de consumo (Jornal *Atualidades*, 1946, p. 27).

Outra reportagem, agora do jornal *O Estado*, de 1955, esclarece como se dava a manutenção desta vila, constatando que os funcionários poderiam ter acesso a “casas completas pelo aluguel de Cr\$ 45,00 por mês”, a espaços de lazer e até mesmo a possibilidade de uma renda extra, pois as indústrias disponibilizavam aos trabalhadores “terras para plantar e criar e praças de esporte” (Jornal *O Estado*, 1955, p. 3). Entretanto, essa renda extra se dava não por lazer, como diz a reportagem, mas sim para complementar a renda, que era extremamente baixa e não dava conta de sustentar as famílias da maioria dos operários da época, que não residiam apenas em Blumenau, mas também

em cidades vizinhas, o que também evidencia uma significativa migração pendular na região desde pelo menos o início da segunda metade do século XX (Mamigonian, 1965). Havia, portanto, um forte discurso ideológico para promover essas vilas como um espaço de progresso. No final da década de 1970, muitas dessas moradias foram demolidas, o que significou uma grande perda para o patrimônio histórico construído da cidade de Blumenau (Lima, 2021), abrindo frentes para o mercado imobiliário que buscava construir nas proximidades da indústria.

Sobre a estrutura das moradias, predominavam as influências da arquitetura praticada nas regiões de imigração alemã. Eram de tamanho considerável e possuíam dois pavimentos. De acordo com o historiador Adalberto Day, em relato disponível em seu blog, elas eram

construídas com madeira de canela de diversas qualidades em sua estrutura principal e nos assoalhos e no corpo da casa prevalecia madeira de lei. Medindo 8mx8m em seu corpo principal (mesma metragem nos dois pavimentos), e mais um local de área de serviços, com 8mx4m perfazendo um total aproximado de 160 m<sup>2</sup>. Em seu corpo principal com dois pavimentos, existia o quarto do casal, duas pequenas salas, cozinha, varanda, e na parte de cima, conhecida como sótão, quatro quartos (Day, 2013).



**Figura 4:** Vista das casas da vila operária nas proximidades da Empresa Industrial Garcia

**Fonte:** Acervo Adalberto Day (1971).

A Cia Hering, uma das maiores indústrias têxteis do mundo já na década de 1940, foi transferida para o bairro Bom Retiro, vizinho ao Centro, em 1897, apenas 17 anos após sua fundação, em 1880, quando se localizava no Centro da cidade (Hering, 1987). A transferência se deu pela necessidade

de maiores espaços para produzir devido à alta demanda produtiva (Siebert, 1999). Desde sua transferência, como mostra a Figura 5, a empresa já havia construído em sua propriedade dormitórios para que os funcionários que não tivessem condições financeiras para arcar com moradias ou que residissem em áreas muito afastadas pudessem ali pernoitar, pois assim agilizava o deslocamento até a indústria e não prejudicaria a produção (Vidor, 1995). Em 1945, a empresa já contava com uma vila operária bastante estruturada, com 45 moradias para aluguel (Lima, 2021), mas assim como a vila da Empresa Industrial Garcia, as moradias existentes no espaço não eram suficientes para atender os mais de 3 mil operários que trabalhavam na empresa na época. Entre 1941 e 1945, a Cia. Hering ampliou seu programa de assistência social aos operários: duas cooperativas foram fundadas, uma de crédito para a construção de moradias e outra de consumo, que serviu para o barateamento de serviços de primeira necessidade. Também foram construídos ambulatórios, creches e refeitórios. O lazer também foi estimulado quando se criou, no bairro Velha, vizinho à indústria, a Associação Desportiva e Cultural (Hering, 1987; Moretti, 2006).



**Figura 5:** Vila operária do Bom Retiro e edificação enxaimel à direita, atual museu Hermann Hering  
**Fonte:** Adaptado pelo autor a partir de Bielschowsky (2009).

Já a indústria Karsten se instalou em 1882 no bairro Testo Salto, norte da cidade, aproveitando a queda d'água do Ribeirão Testo para gerar a energia necessária. Como mostra a Figura 6, os proprietários moravam no mesmo terreno da indústria, assim como aconteceu na Cia. Hering e Empresa Industrial Garcia (Hering, 1987). A sua localidade, por décadas se constituiu, mesmo após sua instalação, como ambiente predominantemente rural, cerca de 10 km do centro de Blumenau. Em 1950, a Karsten contava com 44 casas em sua vila operária, além de toda a infraestrutura de suporte em seu entorno imediato, como nos exemplos anteriores. As casas de aluguel da Karsten

estavam localizadas próximas à empresa, porém boa parte delas já foi demolida ou totalmente alterada. Contudo, em 2003, como mostra a Figura 7, algumas das moradias da vila ainda permaneciam e continuavam alugadas a alguns funcionários, evidenciando a Karsten também como agente imobiliário (Moretti, 2006).



**Figura 6:** Vila operária da Indústria Karsten

**Fonte:** Adaptado pelo autor a partir de dados de Mamigonian (1965).



**Figura 7:** Casa alugada a funcionários da Indústria Têxtil Karsten

**Fonte:** Moretti, 2003.

Morar numa das casas, de qualquer uma destas vilas, indicava a impossibilidade dos operários de poupar capital. De acordo com Blay (1985, p. 40), “a vila operária é um dos bens em que o capital privado investe para possibilitar armazenar a força de trabalho livre e necessária à produção”. Através da disponibilidade de moradias, por parte das indústrias, diminuam-se as despesas dos operários com sua sobrevivência, permitindo que os salários fossem rebaixados (Kowarick, 1983). Tal tipo de solução somente era viável na medida em que o contingente de mão de obra a ser alocado fosse pequeno, “pois destinava-se de modo especial aos operários menos disponíveis no mercado” e o baixo custo dos terrenos compensava a fixação dos operários na empresa (Kowarick, 1983, p. 30), explicando o baixo número de moradias disponíveis nas vilas operárias de Blumenau quando comparado com o total de operários que trabalhavam nas indústrias.

A moradia, cabe destacar, também era utilizada como um meio de regular a vida dos operários (Bonduki, 1998). Era um vínculo sólido que alguns poucos operários tinham com a fábrica. Sem a fábrica, eles não teriam mais uma casa e isso poderia calar eventuais movimentos grevistas (Blay, 1985). Havia, em Blumenau, portanto, um padrão de funcionários que eram “contemplados” com as moradias das vilas, sendo em sua maioria ligados aos trabalhos de escritórios, pois o fato de não trabalharem próximo aos operários impedia que pudesse haver uma aliança entre eles, “afinal, quem era do escritório sabia bem dos salários e de outros detalhes da vida burocrática da fábrica que poderiam ser bons argumentos utilizados pelos operários contra os patrões” (Annuseck, 2005, p. 84).

O caderno de registros de funcionários da Cia. Hering, disponível no Arquivo Histórico de Blumenau, revela que a maioria dos funcionários da indústria, na década de 1950, residia em outros bairros da cidade. Um número ainda significativo também habitava cidades vizinhas, principalmente Indaial e Gaspar. Certamente, a reduzida quantidade de moradias ofertadas pelas vilas operárias, a impossibilidade de pagamento do aluguel desses espaços e o padrão de funcionários a elas destinados contribuiriam diretamente para o processo de produção e expansão urbana nos arredores destas fábricas até a década de 1970.

## **A ARQUITETURA DAS VILAS OPERÁRIAS**

No contexto brasileiro, principalmente entre os anos 1880 e 1930, os conjuntos de moradias erguidos por empresas (na maioria das vezes as grandes indústrias) para seus funcionários difundiram-se em larga escala, em todas as regiões do país (Correia, 2004). Nesse momento, essas construções se estabeleceram como significativa expressão arquitetônica da era industrial, não apenas por suas origens, usos, funções e conflitos sociais, mas também pelas suas características formais, que remetem a valores, materiais e símbolos do universo fabril (Correia, Ghoubar e Mautner, 2006).

A continuidade e proximidade física eram uma forte característica observada nas moradias operárias em cidades mineiras, pernambucanas, cariocas, paulistas e sergipanas (Correia, Ghoubar e Mautner, 2006), o que não acontecia em Blumenau, onde as moradias eram instaladas individualmente nos lotes, com espaços disponíveis para plantações, que em certa medida complementavam a renda das famílias, em vista da estagnação das políticas dos baixos salários.



**Figura 8:** Arquitetura das moradias de vila operária no Rio de Janeiro e São Paulo  
**Fonte:** Correia, Ghoubar e Mautner (2006).

Diferente do que aconteceu na maioria das cidades brasileiras que se faziam palco da construção de vilas operárias e que apresentavam uma arquitetura que surgia frequentemente inspirada em “modelos tradicionais brasileiros” (Correia, Ghoubar e Mautner, 2006, p. 15), em Blumenau as aspirações arquitetônicas da maioria das vilas se deram com base na arquitetura germânica do início do século XX. Aquelas que não sofreram tal influência foram construídas sobre pilares e elevadas em relação ao nível da rua por conta das históricas e sucessivas enchentes que atingiram e ainda atingem a cidade. As tipologias alemãs, com sótão e frontão recortado ou trabalhado (Lima e Almeida, 2017), exemplificam a influência do imigrante alemão nas construções das vilas operárias entre as décadas de 1940 e 1960 em Blumenau.



**Figura 9:** Arquitetura de vilas operárias em Blumenau: à esquerda de influência alemã, e à direita construção sobre pilares  
**Fonte:** Acervo Adalberto Day (1960).

## A RENÚNCIA DA INDÚSTRIA E A FORMAÇÃO DAS ÁREAS DE POBREZA

Com a intensificação da industrialização e os crescentes fluxos migratórios, aumenta a pressão sobre a oferta de habitações populares em praticamente todas as cidades industriais brasileiras (Kowarick, 1983). Tais fenômenos ocorrem simultânea e paralelamente à valorização dos terrenos fabris (Bielschowsky, 2009), que em Blumenau eram dotados de considerável infraestrutura, com os melhores equipamentos e serviços públicos (Mamigonian, 1965; Siebert, 1999; Pires, 2024).

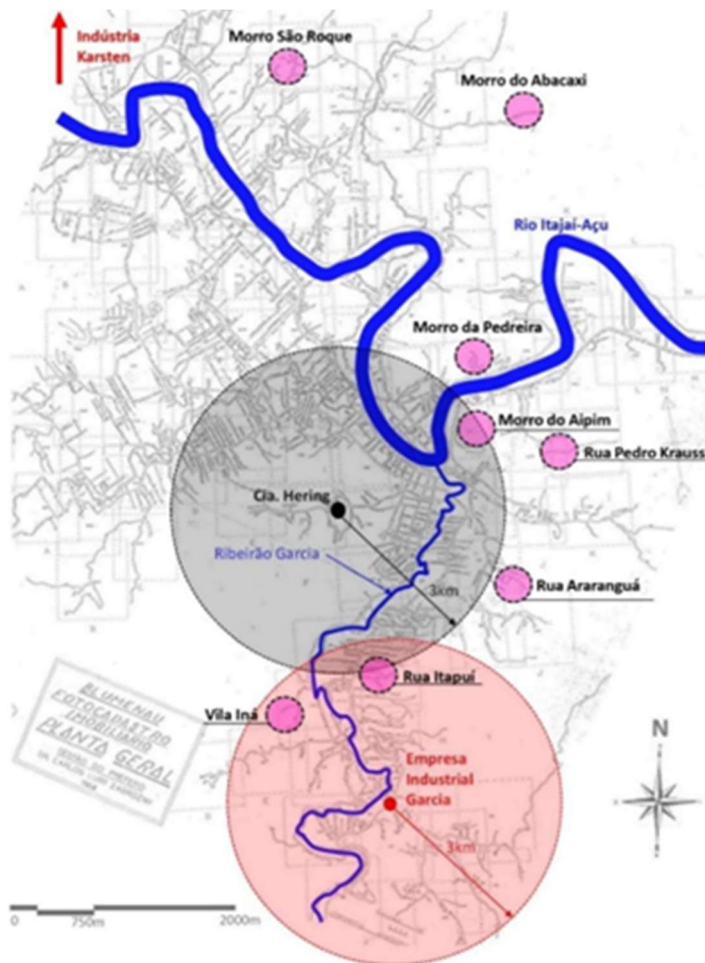
Em cidades como Campinas, no estado de São Paulo, havia uma significativa precariedade nos meios de transporte e na infraestrutura do setor viário no entorno das vilas operárias, onde o transporte ferroviário ainda era o predominante no início do século XX (Guazelli, 2014). As vilas operárias de Blumenau, por outro lado, eram dotadas de consideráveis infraestruturas e muitas delas tiveram suas benfeitorias iniciadas antes mesmo da sua construção (Mamigonian, 1965). Entretanto, a partir da década de 1960, as vilas passam a ser vistas como um empecilho ao desenvolvimento do capital imobiliário, pois os terrenos nos arredores das fábricas eram cobiçados pelo mercado e recebiam constantes investimentos públicos, principalmente relacionados ao setor viário, pois quem comandava a política, quem ocupava os cargos públicos na época, era a própria burguesia têxtil e eram deles também a maioria dos automóveis individuais no município (Tomio, 2000).

Torna-se, então, do ponto de vista dos industriais, antieconômica a manutenção e construção de vilas operárias, ainda mais se considerarmos o excedente de força de trabalho existente na cidade naquele período, que constituía um grande exército de reserva à mercê do capital industrial (Mamigonian, 1965). A população urbana de Blumenau passou de 50,8% em 1950, para 71,5% em 1960, e 86,5% em 1970 (Vidor, 1995). Frente a esse cenário, se torna mais econômico para as indústrias transferir o custo da moradia e os gastos com transporte para o próprio trabalhador, e os de infraestrutura para o Estado.

Fato é que, historicamente, a questão da habitação sempre esteve relacionada à saúde, saneamento básico, cultura, transportes, etc., “e que por sua vez, estão relacionadas com a política salarial” (MARICATO, 1982, p. 75). Entretanto, essa transferência dos custos, da indústria para o operário e para o Estado, não foi acompanhada de aumento salarial, que continuava desconsiderando os custos com moradia e até mesmo com lazer (Annuseck, 2005), o que dificultava e precarizava ainda mais as condições de vida do operariado.

Detentora, até a década de 1960, de um tecido urbano que compreendia atividades esparsas em seu território, Blumenau perpassa, ao longo desta mesma década, por significativas transformações em seu espaço urbano, principalmente a região central. Foram grandes os esforços da burguesia e da administração pública, que por mais de 80 anos tiveram estreitas relações (Tomio, 2000), para integrar os espaços sociais e econômicos, o que acabou por concentrá-los, visando fazê-los funcionar conforme seus interesses, seguindo a lógica capitalista.

Entre meados da década de 1960 e o início da de 1970, as vilas operárias começaram a desaparecer do cenário urbano de Blumenau e a questão da moradia passou a ser resolvida prioritariamente pelas relações de mercado. É também nesse período que surgem em Blumenau os primeiros assentamentos precários, a maioria deles próximos às grandes indústrias e até mesmo do centro da cidade, que passava a concentrar, com maior intensidade, a residência das camadas de mais alta renda, que para lá se deslocava, além de significativa infraestrutura e serviços urbanos (Pires, 2024). Os assentamentos deste período, todos em áreas de risco, eram: Morro São Roque, Morro do Abacaxi, Morro da Pedreira, Morro do Alpim, Rua Pedro Krauss, Rua Araranguá, Rua Itapuí e Vila Iná (Siebert, 1999).



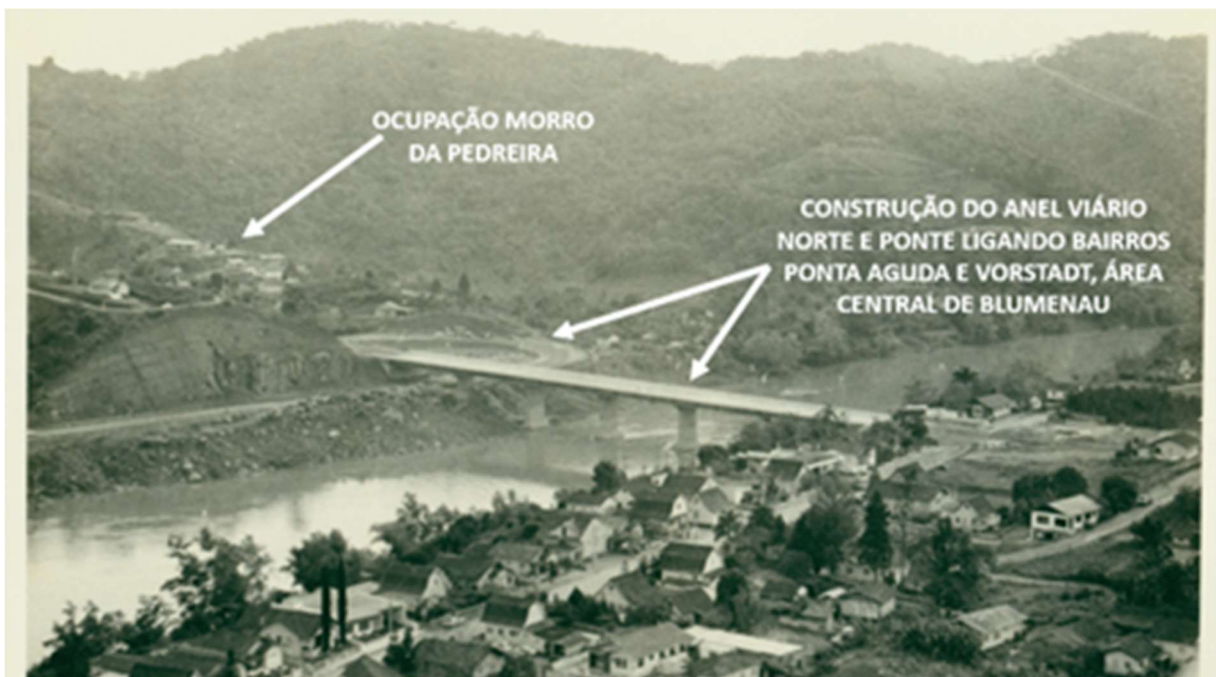
**Figura 10:** Planta geral da área urbana de Blumenau em 1968

**Fonte:** Elaborado pelo autor (2023) a partir de dados do Arquivo Histórico de Blumenau e Siebert (1999).

Embora a habitação popular tenha sido eleita, em 1964, no início do regime militar, como “problema fundamental” e sua produção tenha se tornado social em virtude da divisão do trabalho, a sua apropriação e consumo continuaram individuais e privados (Bolaffi, 1982, p. 42). Havia, neste período (e ainda há) uma produção ideológica muito forte sobre a habitação popular, onde a casa própria se constitui como “principal aspiração das populações urbanas brasileiras”, como garantia

frente a possíveis crises (Bolaffi, 1982, p. 43). Entretanto, como produto do capitalismo “selvagem”, com viés lucrativo e acumulativo, a sua produção foi voltada apenas para determinadas camadas sociais, aquelas com maior poder aquisitivo, ao passo que para os mais pobres a alternativa foi a informalidade (Maricato, 1982; Rolnik, 1997), o que no caso de Blumenau se expressou no explosivo crescimento de áreas com concentração de pobreza, os assentamentos precários, as ocupações, os loteamentos irregulares, entre outros.

A proximidade ao emprego industrial, a infraestrutura disponível e as facilidades de deslocamento foram alguns dos motivos que induziram as ocupações nas intermediações do parque fabril, não apenas em Blumenau, mas em todo o país (Kowarick, 1983; Maricato, 1982; 1996). A construção de estradas e pontes em Blumenau, entre as décadas de 1950 e 1970, é reflexo de uma política nacional que, para conter a inflação, criou condições para reativar a economia (Furtado, 2003), onde “o principal pedal do acelerador não foi a construção civil e muito menos a habitação popular, mas a indústria de bens de consumo duráveis e, especialmente, a automobilística” (Bolaffi, 1982, p. 48). Em Blumenau, por exemplo, como mostra a Figura 11, mesmo em ocupações consideradas irregulares, muitas já consolidadas na década de 1980, a construção de pontes acontecia e não apenas facilitava o acesso a estes locais, como incentivava o uso automóvel individual e promovia a expansão destas áreas (Pires, 2024).



**Figura 11:** Ocupação Morro da Pedreira e construção do Anel Viário Norte, década de 1970

**Fonte:** Adaptado pelo autor a partir de Arquivo Histórico de Blumenau (1974).

Os investimentos em infraestrutura viária predominaram em detrimento da moradia popular, que jamais recebeu qualquer prioridade além daquela que lhe pareciam dar os discursos eleitorais. O que parecia uma política favorável aos mais pobres, servia na verdade para aquecer a economia, sobretudo a indústria da construção civil e o mercado imobiliário, é uma cortina de fumaça que Bolaffi (1982) definiu como “o falso problema” da habitação no Brasil.

Em Blumenau, a sucessiva construção de pontes a partir da década de 1950 permitiu uma maior ligação entre as duas margens do Rio Itajaí-Açu. Esse processo “contribuía para a expansão do transporte coletivo, assim como para a ocupação de espaços ainda não urbanizados” (Frotscher; Vedana, 1999, p. 73) – áreas inicialmente sem condições de habitação devido à ausência de infraestrutura e pouco especuladas, mas visadas pelo mercado imobiliário para um futuro próximo, visto que a porção sul da cidade já se encontrava consolidada (Vidor, 1995; Siebert, 1999). Conforme apontava Kowarick (1983, p. 37) em *A Espoliação Urbana*, o sistema de transportes possui papel decisivo na fixação habitacional da classe trabalhadora. Através dos fluxos da especulação imobiliária, criam-se as periferias urbanas, processo que se reproduziu em Blumenau e foi ampliado pelas dinâmicas de reprodução do capital industrial. Tal movimento, por sua vez, deteriorou as condições de reprodução social da classe trabalhadora, resultando no desmonte das vilas operárias e no surgimento de assentamentos precários na cidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do momento em que as indústrias de Blumenau renunciaram à produção de moradia e de vilas operárias, a alternativa da maioria dos operários foi buscar espaços que cabiam em seu orçamento, uma vez que os custos com habitação nunca estiveram incluídos em seus salários. Decorrente desse processo, surgem diversas ocupações no município, a maioria delas em morros e áreas de risco, que não interessavam ao mercado imobiliário. “Como acumulação e especulação andam juntas” (Kowarick, 1983, p. 31), a localização da classe trabalhadora de Blumenau seguiu os fluxos dos interesses imobiliários e conseqüentemente o das indústrias, que por muitos anos também se constituíram como tal.

A prioridade dos investimentos em infraestrutura viária em detrimento da habitação popular propiciou a expansão desses espaços precários, pois facilitou os acessos a estes locais. Tal iniciativa ocorre num período em que a retenção de terrenos, inclusive o das vilas operárias, por parte de grupos privados e dos industriais, se dá visando acumulação, somando àquela proveniente da produção industrial. A valorização dos terrenos industriais, por conta da infraestrutura já existente, contribuiu para o processo de produção e reprodução das desigualdades socioespaciais em Blumenau.

Assim, com a falta de suporte e apoio do Estado e das indústrias, surgiram, no cenário urbano brasileiro, e como vimos também em Blumenau, diversos assentamentos precários. Nesse contexto, que deixou cicatrizes no território e que ainda apresenta significativas repercussões, a cidade de Blumenau faz valer a principal premissa da Lei de Terras de 1850, que é a da terra como mercadoria e objeto de especulação, concentrada na mão daqueles que podem pagar e aguardar valorizar.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANNUSECK, Ellen. **Nos bastidores da festa: Outras histórias, memórias e sociabilidades em um bairro operário de Blumenau (1940-1950)**. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

BIELSCHOWSKY, Bernardo. **Patrimônio industrial e memória urbana em Blumenau/SC. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)** - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

BLAY, Eva. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1985.

BOLAFFI, Gabriel. **Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema**. In: MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria**. São Paulo: Edições Loyola, 1998.

CARLOS, Ana. **Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico**. In: CARLOS, Ana; SOUZA, Marcelo; SPOSITO, Maria. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-52.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020.

CORRÊA, Roberto. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORREIA, Telma de Barros. **A construção do Habitat Moderno no Brasil - 1870-1950**. São Carlos: Rima, 2004.

CORREIA, Telma de B.; GHOUBAR, Khaled; MAUTNER, Yvonne. **Brasil, suas fábricas e vilas operárias**. Revista PosFAUUSP, n. 20, p. 10-32, 2006.

DAY, Adalberto. Acervo Digital. 19 mar. 2013. Disponível em: <https://adalbertoday.blogspot.com/2013/03/casas-populares.html>. Acesso em: 10 set. 2023.

FROTSCHER, Méri; VEDANA, Léa. **Viagens pela cidade: o transporte coletivo de Blumenau**. Florianópolis: Editora Insular, 1999.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2015.

GUZZELLI, Bárbara G. **Ferrovia, trabalho e habitação: vilas operárias de Campinas (1883-1919)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HERING, Maria. **Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento**. Blumenau: Editora FURB, 1987.
- JORNAL ATUALIDADES. Blumenau, 1946. **Acervo Digital Biblioteca Nacional**. Acesso em: 18 out. 2023.
- JORNAL O ESTADO. Florianópolis, maio 1946. **Acervo Digital Biblioteca Nacional**. Acesso em: 18 out. 2023.
- KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.
- LIMA, Eliane. **Vilas operárias e a formação do espaço urbano no entorno fabril em Blumenau**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.
- LIMA, Vera; ALMEIDA, Renata. **Arquitetura das colônias de imigração alemã: interpretação a partir de documentação iconográfica**. Revista URBANA, v. 9, n. 2, p. 379-389, 2017.
- MAMIGONIAN, Armen. **Estudo geográfico das indústrias de Blumenau**. Revista Brasileira de Geografia, n. 3, p. 63-151, 1965.
- MARICATO, Ermínia. **Autoconstrução, a arquitetura possível**. In: MARICATO, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.
- MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MORETTI, Silvana. **Fábrica e espaço urbano: A influência da industrialização na formação dos bairros e no desenvolvimento da vida urbana em Blumenau**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
- PETRY, Sueli. **A fibra tece a história: a contribuição da indústria têxtil nos 150 anos de Blumenau**. Blumenau: Sintex, 2000.
- PIRES, Donizete Correa Franco. **O processo de produção das desigualdades socioespaciais em Blumenau-SC (1980-2023)**. 2024. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- SCHIFFER, Sueli. **São Paulo como polo dominante do mercado unificado nacional**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2015. cap. 3, p. 73-110.
- SIEBERT, Claudia. **A evolução urbana de Blumenau: O (des)controle urbanístico e a exclusão socioespacial**. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.
- SIEBERT, Claudia. **Indústria e Estado: A reestruturação produtiva e o reordenamento territorial do médio Vale Do Itajaí**. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

TOMIO, Fabrício. **Breve história da burguesia industrial têxtil blumenauense.** In: THEIS, I.; MATTEDI, M. A.; TOMIO, F. L. (org.). **Nosso Passado (In) Comum: Contribuições para o debate sobre a história e a histografia em Blumenau.** Blumenau: Editora FURB; Editora Cultura em Movimento, 2000.

VIDOR, Vilmar. **Industrialização e urbanização do nordeste de Santa Catarina.** Blumenau: Editora FURB, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intraurbano no Brasil.** 1. ed. São Paulo: Global, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **São Paulo: Segregação urbana e desigualdade.** Estudos Avançados, v. 25, n. 71, p. 37-58, abr. 2011.

# A EXPANSÃO URBANA EM VIÇOSA-MG: DINÂMICAS DA PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA E DA EXPANSÃO HORIZONTAL DO MUNICÍPIO<sup>1</sup>

*URBAN EXPANSION IN VIÇOSA-MG: DYNAMICS OF REAL ESTATE PRODUCTION AND HORIZONTAL EXPANSION OF THE MUNICIPALITY*

*EXPANSIÓN URBANA EN VIÇOSA-MG: DINÁMICA DE LA PRODUCCIÓN INMOBILIARIA Y EXPANSIÓN HORIZONTAL DEL MUNICIPIO*

Larissa Pereira Lima<sup>2</sup>

Teresa Cristina de Almeida Faria<sup>3</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p40-59

## Resumo

Este artigo tem como objetivo o estudo da ocupação do solo periurbano e da expansão horizontal em Viçosa-MG, com ênfase nas alterações da legislação urbanística, na ampliação do perímetro urbano e na descaracterização da paisagem rural. A metodologia emprega abordagens quantitativas e qualitativas, incluindo o levantamento da produção de loteamentos junto a imobiliárias e órgãos municipais. Os dados obtidos revelam um processo marcado pela transição rural-urbana, pela incorporação de novas áreas, pelo parcelamento de glebas e pela comercialização de lotes no município.

**Palavras-chave:** Expansão horizontal; Áreas periurbanas; Planejamento urbano.

## Abstract

This article aims to study peri-urban land use and horizontal expansion in Viçosa, Minas Gerais, with an emphasis on changes in urban planning legislation, the expansion of the urban perimeter, and the de-characterization of the rural landscape. The methodology employs both quantitative and qualitative approaches, including a survey of subdivision developments conducted with real estate agencies and municipal agencies. The data obtained reveal a process marked by the rural-urban transition, the incorporation of new areas, the subdivision of land parcels, and the commercialization of lots in the municipality.

**Keywords:** Horizontal expansion; Peri-urban areas; Urban planning.

---

<sup>1</sup> Este artigo toma por base investigação apresentada no mestrado da Larissa Pereira Lima, no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG.AU) da Universidade Federal de Viçosa (UFV), sob orientação da professora Teresa Cristina de Almeida Faria.

<sup>2</sup> Arquiteta pela Universidade Federal de Viçosa e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Viçosa. Email para contato: [arquitetularissalima@gmail.com](mailto:arquitetularissalima@gmail.com)

<sup>3</sup> Arquiteta pela Universidade Santa Úrsula, mestre e doutora em em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pós doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense - UFF. Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa. Email para contato: [teresa.faria@ufv.br](mailto:teresa.faria@ufv.br)

**Resumen**

Este artículo tiene como objetivo estudiar el uso del suelo periurbano y la expansión horizontal en Viçosa, Minas Gerais, con énfasis en los cambios en la legislación urbanística, la expansión del perímetro urbano y la descaracterización del paisaje rural. La metodología emplea enfoques cuantitativos y cualitativos, incluyendo un estudio de desarrollos urbanísticos realizado con agencias inmobiliarias y organismos municipales. Los datos obtenidos revelan un proceso marcado por la transición rural-urbana, la incorporación de nuevas áreas, la subdivisión de terrenos y la comercialización de lotes en el municipio.

**Palabras clave:** Expansión horizontal; Áreas periurbanas; Planificación urbana.

**INTRODUÇÃO**

Segundo Arroyo (2007), as bordas da cidade associam-se não apenas à ideia de fronteiras, margens, limites, passagens e umbrais, mas também a um estado ou situação intermediária entre duas regiões adjacentes, que expressam diferentes espacialidades e temporalidades da cidade. Para o autor, essas áreas de transição constituem uma fenomenologia que se registra tanto na ordem física quanto nas ordens social e simbólica, são espaços instáveis que se redesenham constantemente, onde se avivam conflitos físicos e sociais, materiais e simbólicos, da cidade contemporânea.

Ressalta-se que ainda há limitações no que diz respeito ao planejamento desses espaços, por se tratar de "territórios de convivência de diversas legislações e de complexos processos espaciais, resultantes de modelos que legitimaram uma urbanização espraiada, precária e incompleta do solo" (Miranda, 2008, p. 2). De acordo com Miranda é desafiador planejar os espaços de transição rural-urbana, franjas ou periferias rural-urbanas, visto que expressam forte divergência de interesses, processos e conflitos socioeconômicos, territoriais e ambientais.

Neste artigo buscou-se investigar o processo de ocupação do solo periurbano e a expansão horizontal em Viçosa-MG, considerando as alterações na legislação urbanística, a ampliação do perímetro urbano e a descaracterização da paisagem rural. Tais abordagens tratam da expansão horizontal em direção às áreas periurbanas e as dinâmicas urbanas e imobiliárias envolvidas. Com o objetivo de elucidar melhor a discussão, o trabalho foi estruturado em cinco seções: primeiramente, esta introdução que aborda algumas teorias, conceitos e reflexões sobre a temática das bordas urbanas; a segunda seção apresenta a produção do espaço urbano no município estudado; a terceira seção busca apresentar um panorama dos papéis desempenhados pelos agentes promotores imobiliários; já a quarta seção aborda a trajetória da atuação do Estado expresso nas regulamentações urbanísticas. Por fim, na quinta seção, são desenvolvidas as considerações finais a respeito dos fatores que legitimam o padrão periférico de crescimento urbano.

No que tange à metodologia, este estudo se baseia em uma pesquisa quanti qualitativa, de caráter descritivo-exploratório, dentro das Ciências Sociais Aplicadas. Os métodos utilizados se desenvolveram a partir de uma pesquisa bibliográfica, mediante leituras que ofereceram embasamento teórico acerca da expansão horizontal, espaço urbano e seus agentes, bem como os

processos ligados à política urbana e produção do espaço urbano. Contou, também, com uma pesquisa documental, que incluiu uma revisão ancorada nas legislações urbanísticas que estiveram e ainda estão em vigor em Viçosa. Ademais, foram realizados levantamentos de dados, entre os anos de 2022 e 2014, junto às duas principais imobiliárias do município (Imobiliária Chequer e Imobiliária Ideal) e seus respectivos sites, que colaboraram para identificar os principais promotores imobiliários responsáveis pela produção dos loteamentos.

O conteúdo do trabalho se aproxima de um levantamento descritivo, mas também incorpora uma dimensão interpretativa. O foco empírico da pesquisa recai sobre os condomínios horizontais fechados em Viçosa-MG, os quais se localizam predominantemente nas bordas urbanas e representam uma das expressões mais visíveis do processo de expansão horizontal em direção às áreas periurbanas do município. Para compreender a produção do espaço, foram analisados os principais instrumentos legais que orientam o planejamento urbano local, como o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento do Solo, o Código de Posturas e o Código de Obras e Edificações.

Sposito (2009) aponta o crescimento significativo da produção bibliográfica sobre cidades dispersas, destacando, no entanto, que essa produção é predominantemente de origem europeia e estadunidense. Por isso, ressalta a importância de investigar as disparidades socioeconômicas locais. As cidades dispersas são consideradas uma nova forma de produção do espaço urbano, conforme a visão da autora:

A cidade dispersa é o ambiente de novas práticas socioespaciais, marcadas pela fragmentação, pela seletividade socioespacial e justificadas pelo espectro da (in)segurança urbana, a urbanização difusa é, ela mesma, um atalho para a negação da própria cidade, compreendida nos termos em que, na longa duração, podemos percebê-la como espaço das diferenças (Sposito, 2009).

De acordo com Silveira (2015), às áreas de transição rural-urbana podem ser consideradas como um palco complexo onde se materializa certa convergência social e política, e uma diversidade de interesses dos agentes modeladores do espaço, nessa perspectiva, destaca-se a importância do estudo da periferização e das bordas urbanas, como espaços mais avançados da cidade, sendo válido refletir sobre as novas (des)relações centro - periferias urbanas (Silveira, 2015, p. 20). No que se refere ao termo "periurbano", Silveira et al. (2015) apontam:

Detectado no fim dos anos 1930 e princípios dos anos 1940, no âmbito intraurbano, o chamado "periurbano", especificamente, traduziu-se primeiramente sob dois termos: rural fringe e urban fringe, com a distinção baseada em critérios estatísticos. Provavelmente, uma das primeiras sistematizações sobre o problema das áreas de transição urbana foi apresentada por Smith (1930), que as viu como áreas construídas próximas aos limites administrativos da cidade (PRYOR, 1971). Na literatura especializada, encontram-se outros conceitos e denominações que se referem aos espaços existentes na interface do rural com o urbano, dentre os quais, podem ser destacados: espaços periurbanos (ESPAÑA, 1991), espaço rurbarno (FREIRE, 1982), franja urbana ou franja rurbarno (JOHNSTON, 1978), franja rural-

urbana, franja periurbana, periferia rurbana (PRYOR, 1971; KAISER, 1990); ou para os casos em que a urbanização não constitui uma faixa relativamente homogênea ou contínua nas dimensões físico-naturais e/ou sociais. Aqui, mais componentes dificultam esses estudos, pela sobreposição e indefinição de áreas, padrões e limites, fragmentação generalizada de pontos territoriais e desconexão. (Silveira et al., 2015, p. 33).

Por sua vez, o termo “urban sprawl” foi utilizado para definir a expansão das aglomerações urbanas nos Estados Unidos em meados da década de 1960, e esse conceito recebeu muita atenção dos estudos norte-americanos ao longo dos últimos anos (Ojima, 2007). No entanto, o autor afirma que “o urban sprawl não se reduz ao aumento das formas de ocupação de estilo “suburbano” norte-americano e seu correspondente no caso brasileiro: os condomínios fechados” (Ojima, 2007, p. 97). O Brasil apresenta um número expressivo de condomínios e loteamentos fechados e, devido às suas características, a analogia com o padrão norte-americano é facilmente visível<sup>4</sup>. De acordo com Ojima (2007):

No caso latino-americano, a expansão das áreas urbanas se deu de forma diferenciada e, em um primeiro momento, observou um crescimento da área urbana pela expulsão da população mais pobre e vulnerável para as áreas mais afastadas dos centros consolidados. Assim, o que marcou a dicotomia centro-periferia foi este processo fortemente marcado pelo processo de verticalização dos centros urbanos e a conseqüente elevação do custo dessas regiões. Recentemente, novos processos passaram a se associar a este padrão de periferização da pobreza com a inclusão do padrão norte-americano de ocupação periférica, elevando agora os custos nas regiões mais distantes dos centros e, normalmente, associados à proximidade da natureza (Ojima, 2007, p. 98).

No Brasil, entre o final do século XIX até os anos 1950, o rural e o urbano eram considerados dois polos delimitados e caracterizados pela dicotomia e contraposição; a partir década de 1960 houve uma tendência à descompactação e a à descentralização, o que desencadeou a preferência pela localização em periferias e a busca pelo “novo”, impulsionada pela especulação imobiliária (Silveira, 2015). Nesse cenário, afirma que

os anos 1980 e 1990 marcaram um contexto em que as áreas periféricas e de transição rural-urbana passaram a ser territórios onde se evidenciaram, mais do que nos anos anteriores, uma diversidade de interesses e processos, em combinação e conflito, de vários atores sociais modeladores do espaço, fato que acentuou o interesse acadêmico sobre elas. Assim, as últimas décadas assistiram a um crescimento urbano avantajado, com uma forma de estruturação anômala que evidencia a dispersão, a fragmentação e a mescla de territórios urbanos e territórios ditos “semirrurais”, onde se destacam verdadeiras excrescências na malha urbana.

---

<sup>4</sup> Nessa perspectiva, Ojima (2007, p. 104) evidencia: “Os condomínios fechados são, portanto, as expressões máximas da globalização dos padrões de consumo, mas não resumem as analogias que podem ser feitas para o processo de expansão urbana. Cabe destacar que a principal contribuição dessa abordagem teórico-metodológica que vem dos estudos norte-americanos sobre o urban sprawl é a análise da dimensão espacial enquanto uma variável analítica cara ao entendimento da reestruturação urbana a partir de mudanças na esfera das decisões individuais e coletivas. Assim, não se trata de importar conceitos aplicáveis a realidades sociais distintas, mas de adaptar a apreensão dos fatores sociodemográficos dentro de uma abordagem empírica que resgata componentes teóricos não incorporados pelas análises contemporâneas no Brasil”.

Resultam também da interação de ações e projetos e do jogo de interesses dos atores que interagem no espaço urbano (Silveira, 2015, p. 17).

Considerando que essas áreas têm limites imprecisos e apresentam uma variedade de usos, é comum surgirem conflitos entre os diversos agentes envolvidos, tornando-as um tema cada vez mais relevante nos debates relacionados à urbanização e à proteção ambiental. Silveira e Ribeiro (2010) descrevem que no Brasil, as cidades ocupam uma área excessiva e que as populações se segregam em setores socioespaciais, destacando localizações territoriais, a especulação, a valorização da terra urbana, a periferização e a ampliação da mancha urbana. Na visão dos autores, as cidades se espalham de forma cada vez mais rarefeita e inadequada, isso gera custos elevados e compromete aspectos coletivos intraurbanos<sup>5</sup>. Vale ressaltar que, nas cidades marcadas por um modelo de expansão disperso, os custos de urbanização e de consumo energético tendem a ser mais elevados, assim como as distâncias nos deslocamentos, a ampliação da segregação socioespacial e o risco de degradação dos espaços naturais.

A expansão física do tecido urbano em direção às áreas periurbanas é marcada por disparidades, desde o processo de ocupação, perfil da população e disponibilidade de infraestrutura e serviços. Nesse contexto, de acordo com Silveira (2015),

a periferia urbana se tornou hoje um palco de muitos interesses, com variados padrões espaciais, que produzem efeitos sobre a morfologia, a organização funcional da cidade, o desenvolvimento socioeconômico e a qualificação da paisagem urbana, elementos participantes da dinâmica estrutural da cidade, no âmbito das novas relações centro-periferia. Embora essas áreas não tenham sido historicamente o foco central dos estudos sobre o espaço urbano e sobre o seu planejamento, expressam hoje forte convergência de fenômenos, processos e conflitos socioeconômicos, territoriais e ambientais, com repercussões sobre a qualidade de vida das pessoas. Dessa forma, torna-se tarefa intrincada delimitá-las e descrevê-las de maneira satisfatória (Silveira, 2015, p. 17).

Corroborando, os estudos desenvolvidos por Melazzo (2013) pontuam que

são cada vez mais seletivos os vetores de expansão territorial, as mudanças nas localizações residenciais de grupos sociais, os diferentes produtos imobiliários que

---

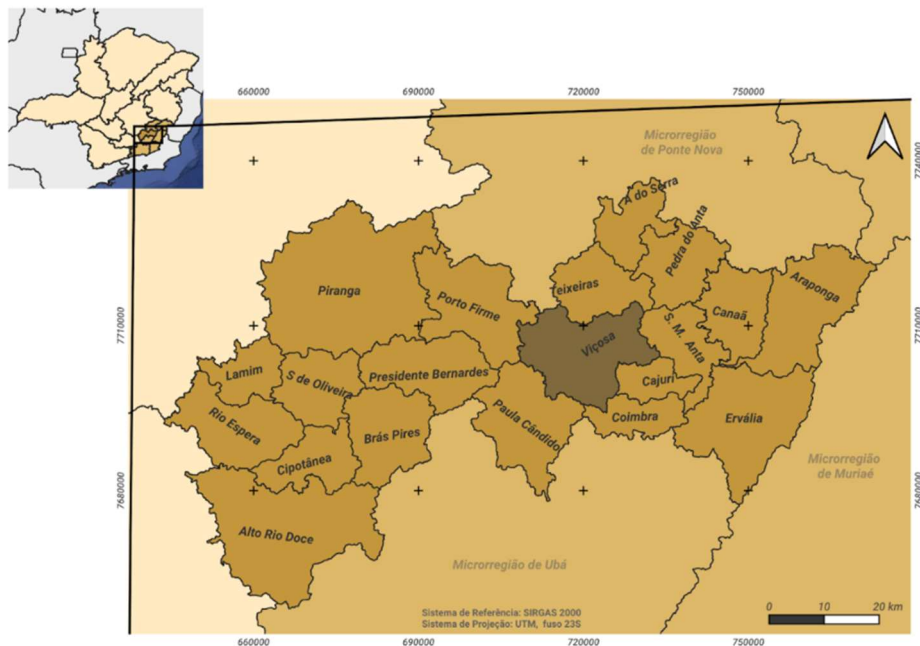
<sup>5</sup> Silveira e Ribeiro (2010) traçam um quadro referente às vantagens e desvantagens da urbanização acelerada que o Brasil vivenciou por volta da década de 1970: “[...] alguns aspectos positivos podem ser indicados: redução do consumo de recursos naturais; estruturação de sistemas de transportes coletivos nas cidades; inclusão de portadores de necessidades especiais; redução do processo de metropolização excessiva; etc. Por sua vez, os aspectos negativos foram: superacumulação e concentração de riquezas; aumento da miserabilidade urbana e das desigualdades sociais; segregação em enclaves urbanos - de um lado o condomínio de luxo e do outro lado a favela -, que já existia no período anterior, aumentando consideravelmente as suas dimensões”.

segmentam o mercado de terras e, mais recentemente, a constituição paulatina de novas centralidades intraurbanas (Melazzo, 2013, p. 30).

Nesse contexto, é fundamental estudar a expansão horizontal em direção às áreas periurbanas e refletir sobre as ocupações e dinâmicas dos espaços de transição rural-urbana. Para compreender essas dinâmicas no contexto local, toma-se como objeto de análise o município de Viçosa-MG. A seguir, apresentam-se informações gerais sobre o município.

## PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM VIÇOSA-MG

O município de Viçosa está localizado na Mesorregião da Zona da Mata mineira, a aproximadamente 230 km a sudeste da capital Belo Horizonte. Atualmente é formado por quatro distritos: Viçosa (sede), Cachoeira de Santa Cruz, São José do Triunfo e Silvestre. O município encontra-se inserido na Região Geográfica Intermediária de Juiz de Fora e na Região Geográfica Imediata de Viçosa; os municípios pertencentes a Microrregião de Viçosa<sup>6</sup> podem ser observados na Figura 1. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o município apresenta área da unidade territorial de 299,418 km<sup>2</sup> e a densidade demográfica era de 255,26 hab/km<sup>2</sup> em 2022.



**Figura 1:** Localização de Viçosa-MG

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Adaptado pela autora (2023).

<sup>6</sup> De acordo com a Divisão Territorial Brasileira do IBGE, estão inseridos na Microrregião de Viçosa os seguintes municípios: Alto Rio Doce, Amparo do Serra, Araponga, Brás Pires, Cajuri, Canaã, Cipotânea, Coimbra, Ervália, Lamim, Paula Cândido, Pedra do Anta, Piranga, Porto Firme, Presidente Bernardes, Rio Espera, São Miguel do Anta, Senhora de Oliveira, Teixeira e Viçosas.

A cidade analisada e as áreas periurbanas que a circundam vivenciam mudanças em seu padrão de uso e ocupação do solo, muitas vezes determinados por processos especulativos e políticos locais. Além da verticalização concentrada no centro, condomínios horizontais fechados em áreas de valorização têm surgido na cidade, muitos deles em espaços de transição rural-urbana e até então menos dotados de infraestrutura. Nessa perspectiva, a malha urbana está em expansão, em direção a alguns municípios do entorno (principalmente: Cajuri, Coimbra e Teixeiras) que se encontram sob influência da cidade, tornando-se importante entender esse processo de reestruturação do espaço urbano.

De acordo com o estudo de Karla Aparecida dos Santos (2018, p. 01), os atuais processos de transformações espaciais devido a acelerada expansão urbana, não são observados apenas nos arredores das grandes regiões metropolitanas, mas também, tais fenômenos podem ser observados em pequenos e médios municípios. Segundo a autora, os condomínios e os loteamentos fechados são os mais novos padrões de consumo de habitat das classes de renda mais elevadas, que em muitos casos, se proliferam na paisagem das cidades de forma desordenada. Na visão de Sposito (2006, p. 176) os loteamentos fechados têm sido os produtos de maior impacto no mercado imobiliário de cidades latino-americanas:

No que se refere à América Latina e, mais especificamente ao Brasil, é preciso considerar, ainda, que os loteamentos fechados merecem ser estudados, porque têm sido os produtos de maior impacto no mercado imobiliário de cidades latino-americanas, nas últimas décadas. O número deles, a diversidade de suas formas de produção e uso, bem como as decorrências desse fenômeno são de tamanha dimensão que se pode afirmar que têm grande peso na reestruturação das cidades contemporâneas em que aparecem e nas práticas socioespaciais dos moradores desses espaços, bem como dos que ficam fora de seus muros (Sposito, 2006, p.176).

Os condomínios fechados correspondem a um “novo conceito de moradia” e seus anúncios propõem um estilo de vida superior ao da cidade (Caldeira, 2000, p. 265). Nas palavras do autor,

os condomínios fechados são a versão residencial de uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos que chamo de enclaves fortificados” e “eles estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes (Caldeira, 2000, p. 258).

A respeito dos enclaves fortificados, Caldeira (2000) afirma:

Os enclaves fortificados conferem status. A construção de símbolos de status é um processo que elabora diferenças sociais e cria meios para a afirmação de distância e desigualdade sociais. Os enclaves são literais na sua criação de separação. São claramente demarcados por todos os tipos de barreiras físicas e artifícios de distanciamento e sua presença no espaço da cidade é uma evidente afirmação de diferenciação social. Eles oferecem uma nova maneira de estabelecer fronteiras entre grupos sociais, criando novas hierarquias entre eles e, portanto, organizando explicitamente as diferenças como desigualdade. O uso de meios literais de separação é complementado por uma elaboração simbólica que transforma

enclausuramento, isolamento, restrição e vigilância em símbolos de status. Essa elaboração é evidente nos anúncios imobiliários (Caldeira, 2000, p. 258).

De modo geral, o crescimento de Viçosa ocorreu de forma rápida e desordenada, sendo que o mercado imobiliário se tornou cada vez mais dinâmico e competitivo. Nessa perspectiva, observa-se uma supervalorização do solo urbano, o alto adensamento e a verticalização no município. Paralelo a isso, foi impulsionada a expansão da mancha urbana da cidade em direção às áreas mais distantes, por meio da conversão da terra rural em urbana, ampliações do perímetro urbano e proliferações dos parcelamentos de solo rural de forma irregular. A respeito da oferta de moradias em condomínios fechados em Viçosa, Maria e Stephan (2016) destacam:

A preferência por este novo padrão de moradia em Viçosa surgiu ainda na década de 1970, com as obras do primeiro condomínio horizontal fechado, o Condomínio Residencial Parque do Ipê, no bairro Silvestre. Nos anos de 1980, aprovou-se a construção do Condomínio Bosque Acamari, idealizado por um grupo composto predominantemente de professores e funcionários da universidade. Na década de 1990, tiveram início as obras do Condomínio Residencial Recanto da Serra, localizado no bairro João Braz da Costa Val. A partir da década de 2000, o processo ganha intensidade, com uma sequência de novos empreendimentos lançados no entorno do Condomínio Bosque Acamari (Maria; Stephan, 2016, p. 9-10).

A diferença no preço dos lotes é determinada, na maioria das vezes, pelo fator topografia do terreno, dimensão e oferta de infraestrutura de uso comum, como também, depende diretamente de sua localização e da Legislação Urbanística vigente na área. A integração entre estes atributos consiste no máximo ganho de valorização, ou seja, o valor final do lote, conforme podemos observar na Figura 2:



**Figura 2:** Aspectos considerados na valorização imobiliária  
**Fonte:** Elaborado pela autora (2023).

O valor final almejado pelo incorporador está ligado às variáveis mencionadas na Figura 2, as quais ajudam a compreender quais atributos afetam as características de um determinado bem imóvel, resultando em um mercado imobiliário cada vez mais especulativo. Em geral, os empreendimentos destinados à classe média alta têm padrões e perfis de ocupação distintos, visando atender uma parcela da população que, além da infraestrutura básica, desejam viver em locais com amenidades e apresenta condições financeiras para isso. O status e o perfil do empreendimento são um dos atributos principais que determinam “vantagens” de cada loteamento, contribuindo para que o mercado imobiliário esteja inserido em uma dinâmica capitalista, com foco em estratégias e negociações para obter maiores ganhos vinculados à renda da terra.

Para traçar um panorama geral dos lotes ofertados no mercado imobiliário de Viçosa e sua variação no valor médio do metro quadrado ( $m^2$ ), foram realizados levantamentos de dados junto aos principais estabelecimentos imobiliários e sites imobiliários da cidade. Buscou-se as seguintes informações dos lotes disponíveis para fins de comercialização em alguns condomínios horizontais fechados: localização, distância até o centro tradicional da cidade, tamanho médio dos lotes, o preço do  $m^2$ , perfil e a infraestrutura coletiva de cada loteamento.

A seleção específica dos empreendimentos mencionados na tabela se deve a critérios deliberados que visam fornecer um panorama geral do mercado imobiliário em Viçosa. A escolha não inclui todos os condomínios da cidade, mas concentra-se naqueles que atualmente disponibilizam lotes para venda e que estão distribuídos em regiões geográficas distintas. Esse método de seleção foi adotado com o propósito de garantir uma visão mais abrangente e representativa, considerando diferentes áreas da cidade e possibilitando um panorama das tendências e características do mercado imobiliário local. Tais dados podem ser observados no Quadro 1.

Incorporadora	Nome do empreendimento	Localização	Distância até o centro (km)	Tamanho médio dos lotes (m <sup>2</sup> )	Valor médio do m <sup>2</sup>	Infraestrutura disponível
Chequer	Valle Verde	Nova P. H. Rolfs	4,3	636	R\$755,00	Portaria, infraestrutura de lazer e esporte
Chequer	Residencial Solar Bonsucesso	Nova P. H. Rolfs	5,6	Sem informação	Sem informação	Portaria
Chequer	Mirante da Serra	Nova P. H. Rolfs	6,6	935	R\$428,00	Portaria e secretaria
Chequer	Reserva Real	Jardim do Vale	4,2	567	R\$813,00	Portaria, infraestrutura de lazer e esporte
Alfor	Vale das Acácias	Liberdade	4,8	600	R\$485,00	Portaria
A3 Empreendimentos	Canto dos Sonhos	Violeira	4,5	550	R\$545,00	Portaria, infraestrutura de lazer e esporte
Samfer	Alameda Boulevard	Violeira	Sem informação	550	R\$545,00	Portaria
Alfor	Monteverde	Romão dos Reis	3,9	452	R\$884,00	Portaria, infraestrutura de lazer e esporte

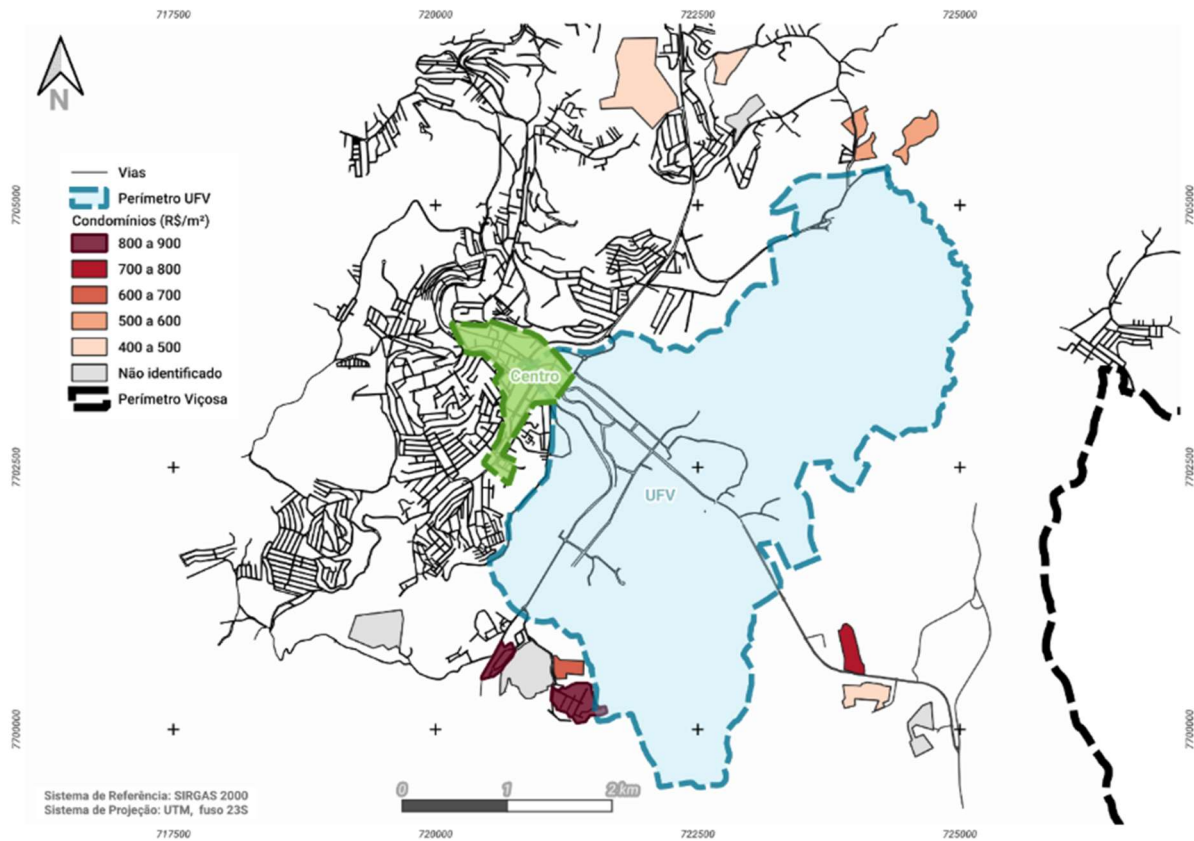
**Tabela 1:** Características de condomínios horizontais fechados em Viçosa-MG: dados coletados em 2024

**Fonte:** Imobiliária Chequer e Imobiliária Ideal (2024).

O Centro da cidade e as regiões vizinhas ao campus da Universidade Federal de Viçosa (UFV) são consideradas áreas valorizadas, assim, a proximidade a essas localidades influencia na determinação do preço da terra. A região que está localizada próxima ao campus da UFV é habitada por uma população de classe média e classe média alta, sendo também onde se concentram a maioria das moradias dos estudantes universitários. Além disso, verifica-se a tendência de parcelamentos em áreas rurais ao redor deste vetor<sup>7</sup> (Maria; Stephan, 2016, p. 10). Atualmente, os condomínios

<sup>7</sup> De acordo com Maria e Stephan (2016, p. 9) na década de 1980 foi aprovada a construção do Condomínio Bosque Acamari, idealizado por um grupo composto predominantemente de professores e funcionários da Universidade; a partir dos anos 2000, o processo ganhou intensidade com o lançamento de uma sequência de novos empreendimentos na região. Atualmente, o Condomínio Bosque Acamari encontra-se completamente ocupado e não há lotes à venda.

horizontais fechados se direcionam principalmente para o vetor sul e sudeste da cidade, que são as áreas de maior concentração desses empreendimentos, conforme se nota na Figura 3.



**Figura 3:** Condomínios comparados por valor do m<sup>2</sup> em Viçosa-MG  
**Fonte:** Adaptado de IBGE (2023)

Conforme mencionado anteriormente, o valor dos lotes é determinado por diversos fatores, que podem variar inclusive dentro dos condomínios, dependendo da topografia do terreno, da dimensão e da proximidade com áreas coletivas. É necessário levar em consideração que os empreendimentos além de possuírem o preço do metro quadrado diferenciado em função da variável localização (distância entre o loteamento e o centro da cidade/UFV), outros aspectos como a oferta de infraestrutura, rede viária, condições do trânsito também impactam no preço.

A transformação morfológica pela qual passa a cidade na direção de um padrão de ocupação periurbano está ligada ao modo de produção capitalista. Esse processo de produção e apropriação do espaço nas bordas do tecido urbano resulta em transformações socioespaciais, contribuindo para a formação de uma cidade dispersa e desigual. De acordo com Ojima (2007),

apesar de podermos dizer que se trata de uma tendência que abrange uma pequena parcela da população, aquela de alto poder aquisitivo, esse padrão de ocupação urbano possui reflexos importantes para toda a sociedade, especialmente no que se refere à reestruturação do espaço urbano. Por um lado, altera as tensões sociais devido à elevação dos preços dos lotes em áreas distantes dos centros consolidados, tornando os espaços intraurbanos mais fragmentados.

Por outro lado, e talvez o mais importante, dinamiza e orienta os processos de estruturação urbana, pois passa a ser o parâmetro para o padrão de consumo do espaço urbano (Ojima (2007, p. 104).

De modo geral, nota-se que a expansão do tecido urbano em Viçosa foi regulada pelo mercado imobiliário e foi influenciada pelos diferentes atores sociais que produzem e reproduzem o espaço intraurbano e a sua morfologia.

Dessa forma, torna-se necessário compreender o papel específico de alguns desses agentes sociais, especialmente aqueles diretamente envolvidos na promoção de loteamentos e empreendimentos imobiliários, cuja atuação tem impacto direto na conformação do espaço urbano. Na sequência, serão apresentadas algumas considerações sobre a atuação dos promotores imobiliários.

### **AÇÃO DOS AGENTES PROMOTORES IMOBILIÁRIOS**

A expansão horizontal em direção às áreas periurbanas está diretamente ligada à atuação do setor imobiliário, que desempenha um papel central na produção do espaço urbano, em articulação com outros agentes produtores do espaço. Nesse sentido, os envolvidos nas dinâmicas de ocupação têm papel decisivo na estruturação da cidade e, conseqüentemente, no preço do solo urbano. De acordo com Corrêa (2017, p. 43), os agentes sociais “estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista” e, envolvem negociações entre agentes distintos. Na visão do autor, a produção do espaço é considerada como

[...] consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade (Corrêa, 2017, p. 43).

Como afirma Corrêa (1995, p.18), os proprietários de terras bem localizadas, valorizadas por amenidades físicas, “agem pressionando o Estado visando à instalação de infraestrutura urbana ou obtendo créditos bancários para eles próprios instalarem a infraestrutura”, após a valorização das terras por esses investimentos, lançam campanhas publicitárias destacando as qualidades da área, o que resulta em um aumento gradativo do preço da terra; segundo o autor, essas áreas são destinadas a “grupos sociais de elevado status”. Na visão de Corrêa (1995, p. 19-20) a respeito dos promotores imobiliários, entende-se que são um conjunto de agentes que realizam, parcial ou totalmente as seguintes operações:

(a) incorporação, que é a operação-chave da promoção imobiliária; o incorporador realiza a gestão do capital-dinheiro na fase de sua transformação em mercadoria, em imóvel; a localização, o tamanho das unidades e a qualidade do prédio a ser construído são definidos na incorporação, assim como as decisões de quem vai construí-lo, a propaganda e a venda das unidades;

(b) financiamento, ou seja, a partir da formação, de recursos monetários provenientes de pessoas físicas e jurídicas, verifica-se, de acordo com o incorporador, o investimento visando à compra do terreno e à construção do imóvel;

(c) estudo técnico, realizado por economistas e arquitetos visando verificar a viabilidade técnica da obra dentro de parâmetros definidos anteriormente pelo incorporador e à luz do código de obras;

(d) construção ou produção física do imóvel, que se verifica pela atuação de firmas especializadas nas mais diversas etapas do processo produtivo; a força de trabalho está vinculada às firmas construtoras; e

(e) comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, agora acrescido de lucros; os corretores, os planejadores de vendas e os profissionais de propaganda são os responsáveis por esta operação (Corrêa, 2017, p. 43).

As estratégias adotadas por construtores, incorporadores, agentes de venda e outros profissionais ligados ao setor têm um impacto significativo na paisagem urbana de um município. Segundo Fix (2011, p.12) “a indústria da construção interfere diretamente nos processos de urbanização, por meio de influências diretas nas políticas públicas e também por conta dos resultados concretos de sua produção”.

Os principais atores do mercado imobiliário em Viçosa podem ser categorizados nos seguintes grupos: proprietários fundiários, empresas construtoras, corretores de imóveis e incorporadoras, que se destacam como os agentes mais atuantes no processo de produção do espaço urbano e exercem um papel central na expansão da cidade. A atividade imobiliária na cidade é concentrada e dominada por agentes locais que estabelecem parcerias para desenvolver novos empreendimentos. Esses agentes internos, por meio de suas atuações e estratégias de mercado, transformam o uso da terra em busca de sua maior valorização. Nessa perspectiva, a implantação de condomínios de alto padrão situados nas áreas periurbanas podem ser considerados como um mecanismo de valorização do local concebido pelos próprios promotores imobiliários que atuam na cidade.

De acordo com Sposito (2006, p. 182), o preço mais baixo das terras disponíveis em áreas ainda não urbanizadas, é uma das especificidades da produção do espaço em cidades de porte médio. Nesse cenário, a extensão territorial das cidades de porte médio possibilita que o tecido urbano se torne difuso sem que a distância seja um problema, ou seja, a descontinuidade do tecido urbano – que acarreta custos econômicos e o dispêndio de tempo, decorrentes de deslocamentos maiores – não é vista como um entrave aos interesses fundiários e imobiliários dos agentes que incorporam e comercializam os loteamentos fechados (Sposito, 2006, p. 186).

Segundo a autora, os agentes da produção territorial contemporânea, ao implantarem os loteamentos fechados, levam em consideração a acessibilidade como condicionante para a definição das escolhas locais. Nesse contexto, Sposito (2006) afirma:

Tais agentes têm sido capazes de procurar localizações que, ao mesmo tempo, possibilitam fluidez e diminuição do número e da frequência dos deslocamentos intraurbanos, visto que valorizam, em suas escolhas locacionais, a situação geográfica da gleba a ser loteada em relação às vias que propiciam maior velocidade e em relação à proximidade dos meios de consumo mais modernos. Em outras palavras, combinam alta mobilidade com proximidade e identidade nas práticas de consumo (Sposito, 2006, p. 186).

Diante da dinâmica do mercado imobiliário e dos impactos derivados das ações dos agentes produtores do espaço, percebe-se o surgimento de novos loteamentos em áreas periurbanas, ao mesmo tempo em que algumas localidades passam a ser mais valorizadas do que outras, atraindo maiores investimentos e intensa especulação imobiliária. Nesse contexto, os promotores desempenham um papel central na produção capitalista, pois suas ações promovem transformações espaciais que possibilitam ganhos relacionados às mudanças nos padrões de precificação da terra. Isso ocorre ao escolherem áreas periurbanas para implantar seus empreendimentos, convertendo assim áreas rurais em urbanas. Destaca-se, portanto, a influência e o impacto significativos que os agentes imobiliários causam na valorização e/ou desvalorização de regiões específicas. Ademais, é preciso considerar a ação do Estado na produção do espaço intraurbano, que se processa em três níveis político-administrativos e espaciais: a esfera federal, a estadual e a municipal. Na sequência, serão abordadas questões relacionadas às legislações urbanísticas e seus impactos na dinâmica imobiliária do município de Viçosa.

## **REGULAMENTAÇÃO URBANÍSTICA**

A Lei Federal nº 6.766, de 19 dezembro de 1979, dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e é considerada como um marco da política urbana no Brasil. Além de definir diretrizes para o parcelamento – que poderá ser realizado mediante loteamento ou desmembramento – estabelece condições para a regularização fundiária. A Constituição da República Federativa do Brasil, no Artigo 30º, determina que compete aos municípios promover um adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (Brasil, 1988). Ademais, em seu Artigo 182º, a Constituição de 1988 designa que é obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes, a aprovação do Plano Diretor pela Câmara Municipal, sendo este um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

A partir da vigência do Estatuto da Cidade – Lei Federal n.º 10.257/2001 – foi estabelecido o Plano Diretor como legislação central da política urbana e um instrumento crucial para o ordenamento dos municípios brasileiros, visando garantir a função social e o pleno exercício do direito à cidade. Diante da obrigatoriedade de sua implementação, houve o impulsionamento da elaboração de Planos Diretores no país, sendo determinado pelo Estatuto da Cidade que as suas revisões fossem feitas regularmente.

Além dos instrumentos de regulamentações urbanísticas federais e estaduais, Viçosa conta com uma ampla legislação urbanística municipal, sendo que grande parte desse arcabouço legal foi elaborado a partir dos anos 2000. Após a instituição do Plano Diretor<sup>8</sup>, houve a aprovação de outras legislações atuantes na produção do espaço viçosense, como: Lei de Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento<sup>9</sup>, Lei de Parcelamento do Solo<sup>10</sup>, Código de Posturas<sup>11</sup> e Código de Obras e Edificações<sup>12</sup>. Vale destacar que o Plano Diretor de Viçosa (PDV), aprovado em 2000, estabeleceu que a sua revisão deveria ocorrer em cinco anos, após concluir o prazo, foram iniciadas tentativas, conforme podemos observar na Figura 4:



**Figura 4:** Cronologia do Plano Diretor de Viçosa

**Fonte:** Adaptado das notas de aula de Stephan (2023).

O PDV passou por algumas tentativas de revisões, entretanto, foi aprovado apenas em 2023 - Lei nº 3.018/2023 - ou seja, o Plano ficou desatualizado por 18 anos, sendo possível notar a defasagem da atuação do Poder Executivo Municipal. O Plano aprovado deixou para regulamentações posteriores e para a revisão da Lei Municipal nº 1.420/2000 de Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento a discussão e definição dos parâmetros urbanísticos que interessam ao setor da construção civil. No entanto, é importante ressaltar que até o fim de 2023 tais processos não foram concluídos.

Ao longo dos anos, os empreendedores imobiliários foram os maiores favorecidos com a morosidade na revisão e aprovação do Plano diretor, segundo Stephan (2017, p. 41), o que prevalece em Viçosa é a lei de uso do solo, frequentemente alterada em função do setor imobiliário. No entendimento de Ribeiro Filho (1997):

Verificou-se que os empresários da construção civil estiveram sempre diretamente articulados com o poder público municipal para editar e modificar as leis, objetivando construir a cidade de acordo com os seus interesses particulares. Constatou-se que a segregação socioespacial encontrada em Viçosa é originária dos processos de concessão, apropriação e legitimação, privilegiados e juridicamente questionáveis, dos espaços da cidade, empreendidos pelo Estado, através das normas urbanísticas, em favor das elites locais (Ribeiro Filho, 1997, p. 1).

<sup>8</sup> Lei Municipal nº 1.383/2000. Revogada pela Lei nº 3.018/2023.

<sup>9</sup> Lei Municipal nº 1.420/2000.

<sup>10</sup> Lei Municipal nº 1.469/2001. Vide Lei nº 3.018/2023.

<sup>11</sup> Lei Municipal nº 1.574/2003. Revogada pela Lei nº 2.457/2015.

<sup>12</sup> Lei Municipal nº 1.633/2004. Vide Lei nº 3.018/2023.

Apesar de existir um considerável número de regulamentações no município (conforme evidenciado no Quadro 2), há uma certa dificuldade em aplicar a legislação frente aos interesses imobiliários. Nessa perspectiva, Maria (2016, p.44) menciona que todo esse aparato legal não é suficiente para produzir espaços de qualidade na cidade, uma vez que o setor da construção civil sempre encontra meios de alterar a legislação em prol da manutenção de seus interesses. Considerando esse cenário, além de evidenciar que o processo de transformação da paisagem rural e a valorização do espaço ocasionado pela expansão urbana produzem espaços descontínuos, Maria (2016, p. 106) afirma que “ao longo de sua existência, o planejamento urbano do município é fortemente influenciado pelo mercado imobiliário e da construção civil e para ele orientado, logo, muitas vezes direcionado por interesses privados”.

CÓDIGO	INSTÂNCIA	CONTEÚDO
<b>Lei n° 6.766/1979</b>	<b>Federal</b>	<b>Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências</b>
Lei n° 457/1985	Municipal	Fixa os limites territoriais das zonas urbanas do distrito do Município de Viçosa
<b>Lei n° 9.785/1999</b>	<b>Federal</b>	<b>Altera a Lei 6.766/1979 (Parcelamento do Solo Urbano)</b>
Lei n° 1.420/2000	Municipal	Institui a Lei de Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento do Município de Viçosa
Lei n° 1.383/2000	Municipal	Institui o Plano Diretor de Viçosa
Lei n° 1.469/2001	Municipal	Institui o Parcelamento do Solo do Município de Viçosa e dá outras providências
<b>Lei n° 10.257/2001</b>	<b>Federal</b>	<b>Estatuto da Cidade: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana</b>
Lei n° 1.633/2004	Municipal	Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do Município de Viçosa
Lei n° 1.898/2008	Municipal	Inclui área no perímetro urbano de Viçosa
Lei n° 2.185/2011	Municipal	Altera a redação da Lei n° 1.752/2006 e dos artigos 39, 44, 59 e 64 da Lei n° 1.420/2000, alterando o gabarito das ZRI, ZR2, ZR3, Corredor Principal e Corredor Secundário providências
Lei n° 2.272/2012	Municipal	Inclui área no perímetro urbano de Viçosa e dá outras providências
Lei n° 2.869/2020	Municipal	Inclui área no perímetro urbano de Viçosa, define seus parâmetros como Zona Industrial e dá outras providências
Lei n° 3.018/2023	Municipal	Dispõe sobre a Revisão do Plano Diretor do Município de Viçosa

**Tabela 2:** Cronologia das principais legislações urbanísticas incidentes em Viçosa

**Fonte:** Adaptado do Portal Câmara dos Deputados e Câmara Municipal de Viçosa (2023)

De acordo com Maria (2016, p. 4) muitos investimentos imobiliários voltaram-se para terrenos localizados em áreas rurais (sobretudo nas proximidades do campus universitário) e ocorrem perante alterações na legislação urbanística, mediante conversão de terra rural em urbana e com parcelamentos clandestinos de solo, em territórios não incorporados ao tecido urbano. De fato, pouco limite se coloca à abertura de novas áreas urbanas. Nesse cenário, Oliveira (2018) menciona:

Em Viçosa apesar da Lei Municipal 1.383/2000 que institui o Plano Diretor não prevê a modalidade condomínios ou loteamentos horizontais fechados, a Lei nº 1.469/2001 que institui o Parcelamento do Solo do Município o faz. Na Lei Municipal 1.469/2001, capítulo VII, art. 33º, lê-se “aplicam-se ao condomínio horizontal fechado as mesmas exigências para parcelamento do solo”. Não há, portanto, distinção legal entre um loteamento “tradicional” e um loteamento com fins de condomínios horizontais, mesmo com todas as diferenças de impacto urbanístico que cada um gera (Oliveira, 2018, p. 22).

Segundo o autor, há muitas contradições no processo de aprovação dos condomínios horizontais fechados no município, visto que são aprovados como loteamentos “tradicional”. Nessa perspectiva, nota-se que o Poder Público tem dado respaldo para viabilizar a incorporação de área rural ao uso urbano, principalmente ao se tratar de condomínios voltados para populações com elevado poder aquisitivo, que geralmente são empreendimentos murados, possuem guaritas e não destinam áreas livres para equipamentos públicos, assim, levantam questões a respeito das fragilidades da gestão territorial e da aplicação parcial das normas urbanísticas.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O estudo evidenciou que a expansão urbana em Viçosa-MG, sobretudo em direção às áreas periurbanas, está fortemente associada à atuação do setor imobiliário, principal agente na produção do espaço urbano. A consolidação de condomínios horizontais fechados nessas áreas representa uma das expressões mais marcantes desse processo, revelando uma lógica de ocupação pautada na valorização fundiária das áreas de transição rural-urbana. O processo de ocupação do solo é marcado pela atuação do Estado e do mercado imobiliário; considerando tal cenário, vale ressaltar que a legislação favorável à ampliação do perímetro urbano<sup>13</sup> e a atuação do Poder Público local contribuíram para o avanço da urbanização nas áreas periurbanas do município.

A expansão urbana e o mercado de terras nas áreas periurbanas de Viçosa podem ser vistos como o produto de ações propositais realizadas em áreas específicas do território, revelando frequentemente a ação dos agentes imobiliários frente a sua lógica mercadológica. De acordo com Melazzo (2013, p. 31), o mercado imobiliário “é considerado como o lugar econômico da valorização de capitais que agem sobre a cidade e seus objetos na busca permanente e crescente de sua valorização”. Nesse contexto, destaca-se que diferentes interesses se enfrentam, resultando em uma paisagem que repercute as estratégias e práticas adotadas, muitas vezes suscitadas por tensões relacionadas à terra urbana.

Os resultados da pesquisa indicam que a legislação urbanística municipal, embora existente, vem sendo flexibilizada em favor de interesses privados, especialmente no que se refere à expansão do perímetro urbano. Além disso, o incentivo a empreendimentos voltados para as classes média e média alta intensifica o adensamento fragmentado e acelera a transformação da paisagem rural.

A contribuição central deste trabalho está em demonstrar que os condomínios horizontais fechados atuam como vetores estratégicos da expansão urbana em Viçosa, evidenciando a necessidade de um planejamento territorial mais integrado, capaz de considerar os impactos socioespaciais dessa forma de ocupação. Sabe-se que a identificação e o acompanhamento da expansão do tecido urbano são fundamentais para fornecerem subsídios às tomadas de decisões relativas ao gerenciamento e ao planejamento das cidades. Nesse sentido, compreender e acompanhar as dinâmicas das áreas de transição rural-urbana é fundamental para subsidiar políticas públicas mais equitativas e eficazes, orientando a gestão das transformações em curso e promovendo uma urbanização menos desigual e mais sustentável.

## REFERÊNCIAS

ARROYO, Julio. **Bordas e espaço público**. Fronteiras internas na cidade contemporânea. Arqtextos, São Paulo, ano 07, n. 081.02, Vitruvius, fev. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arqtextos/07.081/269>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 23 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 dez. 1979. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6766.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm). Acesso em: 23 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 23 set. 2023.

BRASIL. **Lei Federal nº 9.785, de 1999**. Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, institui o Sistema de Registro Eletrônico de Imóveis, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9785.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9785.htm). Acesso em: 23 set. 2023.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidades de Muros**: Crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. 34. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2000. 399p.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo, SP: Ática, 1995. 94p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo, SP: Contexto, 2017. p.41-52.

FIX, Mariana de Azevedo Barreto. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. 2011. 263f. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

MARIA, Ana Cristina de Souza. **A produção do espaço urbano da zona sul de Viçosa-MG**: empreendimentos horizontais na bacia do ribeirão São Bartolomeu. 2016. 123f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. 2016.

MARIA, A. C. S.; STEPHAN, Ítalo I. C. Expansão urbana e mercado imobiliário: o caso de Viçosa-MG. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18. **Anais [...]**, São Luís, Maranhão, 2016. Disponível em:

[http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468197187\\_ARQUIVO\\_TextoparaENGAnaCristina.pdf](http://www.eng2016.agb.org.br/resources/anais/7/1468197187_ARQUIVO_TextoparaENGAnaCristina.pdf). Acesso em: 15 maio 2023.

MELAZZO, Everaldo Santos. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil dos anos 2000. **Mercator** (Fortaleza. Online), v. 12, p. 29-40, 2013.

MIRANDA, L. I. B. **Planejamento e produção do espaço em áreas de transição rural-urbana: o caso da Região Metropolitana do Recife**. 2008. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

OJIMA, R. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental**. 2007. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Unicamp, Campinas, 2007.

OLIVEIRA, Arthur Dornellas. **Condomínios horizontais fechados em Viçosa-MG: aproximações a partir da sintaxe espacial**. 2018. 87 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. 2018.

SANTOS, Karla Aparecida dos. **Urbanização contemporânea e o espaço periurbano: a transformação da paisagem rural a partir de loteamentos e condomínios fechados na região norte da cidade de Viçosa-MG**. 2018. 114 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. 2018.

SILVEIRA, J. A. R.; RIBEIRO, E. L. **Cidade e história, caminhos e aspirações: qual a cidade que queremos?**. São Paulo: Portal Vitruvius, Revista Minha Cidade, 2010. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.114/3389>. Acesso em: 23 jul. 2023.

SILVEIRA, J. A. R. (Dis)tensão intraurbana: periferização e espaços de borda da cidade. In: José Augusto R. da Silveira; Milena D. da Silva; Alexandre Augusto B. da C. Castro. (Orgs.). **Dinâmica da cidade e bordas urbanas**. 1. ed. João Pessoa, PB: F&A Gráfica e Editora LTDA., 2015. p. 16-21.

SILVEIRA, J. A. R.; SILVA, M. D.; SILVA, G. J. A. Urban sprawl, padrões de dispersão e fragmentação: notas sobre a periferização e dinâmica das bordas intraurbanas, em cidades de porte médio brasileiras. In: José Augusto R. da Silveira; Milena D. da Silva; Alexandre Augusto B. da C. Castro. (Orgs.). **Dinâmica da cidade e bordas urbanas**. 1. ed. Joao Pessoa, PB: F&A Gráfica e Editora LTDA., 2015. p. 22-50.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas - Brasil. In: SPOSITO, Eliseu; SPOSITO, Maria Encarnação; SOBARZO, Oscar. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. 1. ed. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2006. p. 175-196.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS, Nestor Goulart (Org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo, SP: Via das Artes, 2009. p. 35-54.

STEPHAN, ÍTALO. Entre a obrigação e a implantação de planos: as dificuldades de planejar em municípios da Zona da Mata Mineira. In: SOUSA, D. T.; BATELLA, W. B.. (Orgs.). **Cidades, Territórios e Direitos**. 1. ed. Viçosa, MG: Editora UFV, 2017. p. 28-51.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 1.383, de 25 de maio de 2000**. Institui o Plano Diretor de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2000/139/1383/lei-ordinaria-n-1383-2000-institui-o-plano-diretor-de-vicosa>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 3.018, de 15 de maio de 2023**. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2023/139/3018/lei-ordinaria-n-3018-2023-revisa-o-plano-diretor-de-vicosa>.

[ordinaria/2023/302/3018/lei-ordinaria-n-3018-2023-dispoe-sobre-a-revisao-do-plano-diretor-do-municipio-de-vicosa](#). Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 1.420, de 21 de dezembro de 2000**. Institui a Lei de Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento do Município de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2000/142/1420/lei-ordinaria-n-1420-2000-institui-a-lei-de-ocupacao-uso-do-solo-e-zoneamento-do-municipio-de-vicosa>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 1.469, de 20 de dezembro de 2001**. Institui o Parcelamento do Solo do Município de Viçosa e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2001/147/1469/lei-ordinaria-n-1469-2001-institui-o-parcelamento-do-solo-do-municipio-de-vicosa-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 1.633, de 20 de dezembro de 2004**. Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do Município de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2004/164/1633/lei-ordinaria-n-1633-2004-dispoe-sobre-o-codigo-de-obras-e-edificacoes-do-municipio-de-vicosa>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 457, de 08 de abril de 1985**. Fixa os limites territoriais das zonas urbanas do distrito do Município de Viçosa, conforme especifica. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/1985/46/457/lei-ordinaria-n-457-1985-fixa-os-limites-territoriais-das-zonas-urbanas-do-distrito-do-municipio-de-vicosa-conforme-especifica>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 1.898, de 21 de julho de 2008**. Inclui área no perímetro urbano de Viçosa. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2008/189/1898/lei-ordinaria-n-1898-2008-inclui-area-no-perimetro-urbano-de-vicosa>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 2185, de 1º de novembro de 2011**. Altera a redação da Lei nº 1752, de 2006, e dos artigos 39, 44, 59 e 64 da Lei nº 1.420, de 2000, alterando o gabarito das ZRI, ZR2, ZR3, Corredor Principal e Corredor Secundário, e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a2/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2011/218/2185/lei-ordinaria-n-2185-2011-altera-a-redacao-da-lei-n-1752-2006-e-dos-artigos-39-44-59-e-64-da-lei-n-1-420-2000-alterando-o-gabarito-das-zri-zr2-zr3-corredor-principal-e-corredor-secundario-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 2272, de 14 de novembro de 2012**. Inclui área no perímetro urbano de Viçosa e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2012/227/2272/lei-ordinaria-n-2272-2012-inclui-area-no-perimetro-urbano-de-vicosa-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 2457, de 18 de março de 2015**. Consolida as leis de posturas em âmbito municipal e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2015/246/2457/lei-ordinaria-n-2457-2015-consolida-as-leis-de-posturas-em-ambito-municipal-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 set. 2023.

VIÇOSA. **Lei Ordinária nº 2869, de 19 de novembro de 2020**. Inclui área no perímetro urbano de Viçosa, define seus parâmetros como zona industrial e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/v/vicosa/lei-ordinaria/2020/287/2869/lei-ordinaria-n-2869-2020-inclui-area-no-perimetro-urbano-de-vicosa-define-seus-parametros-como-zona-industrial-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 23 set. 2023.

**CENTRALIDADE NA REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO<sup>1</sup>*****CENTRALITY IN THE METROPOLITAN REGION OF RIBEIRÃO PRETO***  
***CENTRALIDAD EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO***Fabiana Miano Mori<sup>2</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p60-75

**Resumo**

O presente artigo argumenta que a estrutura de centralidades da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), institucionalizada pela Lei Complementar n.º 1.290/2016, configura-se como uma estrutura radial policêntrica, formada por três vetores de crescimento urbano-regional, originados a partir de Ribeirão Preto-SP. O objetivo é compreendê-la a partir das atividades produtivas, da estrutura ambiental (Sistema Aquífero Guarani) e de transportes. Conclui-se que a concentração de investimentos nas regiões já consolidadas resulta em maior dominância dessas áreas, em relação às outras.

**Palavras-chave:** Região metropolitana de Ribeirão Preto; estrutura de centralidades; planejamento urbano-regional; metropolização; atividades produtivas

**Abstract:**

The present article argues that the centrality structure of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto, institutionalized by Complementary Law No. 1,290/2016, is identified as a polycentric radial structure, formed by three vectors of urban-regional growth originating from Ribeirão Preto-SP. The objective is to understand it based on productive activities, the environmental structure (Guarani Aquifer System), and transportation. It concludes that the concentration of investments in already consolidated regions results in greater dominance of these areas compared to others.

**Keywords:** Metropolitan region of Ribeirão Preto; centrality structure; urban-regional planning; metropolization; productive activities

**Resumen:**

El presente artículo argumenta que la estructura de centralidades de la Región Metropolitana de Ribeirão Preto, institucionalizada por la Ley Complementaria n.º 1.290/2016, se identifica como una estructura radial policéntrica, formada por tres vectores de crecimiento urbano-regional, originados a partir de Ribeirão Preto-SP. El objetivo es comprenderla a partir de las actividades productivas, la estructura ambiental (Sistema Acuífero Guarani) y de transportes. Se concluye que la concentración

---

<sup>1</sup> Este artigo toma por base investigação em andamento no doutoramento de Fabiana Miano Mori, no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), sob orientação do Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares."

<sup>2</sup> Doutora em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), na área de concentração Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo, vinculada à linha de pesquisa "Territórios e Cidades: Transformações, Permanências, Preservação". É Especialista em Arteterapia pela Universidade Paulista. Docente universitária desde 2001, atualmente é professora do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Moura Lacerda e da Universidade de Ribeirão Preto (UNAERP).

de inversiones en las regiones ya consolidadas resulta en una mayor dominancia de estas áreas en relación con las demás.

**Palabras clave:** Região metropolitana de Ribeirão Preto; estrutura de centralidades; planificação urbano-regional; metropolização; actividades productivas

## INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana de Ribeirão Preto foi oficialmente instituída em 6 de julho de 2016, conforme a Lei Complementar Estadual n.º 1.290. É composta por 34 municípios, organizados em quatro sub-regiões distintas. A primeira sub-região inclui os municípios de Barrinha, Brodowski, Cravinhos, Dumont, Guatapar, Jardinópolis, Luís Antnio, Pontal, Pradópolis, Ribeirão Preto, Santa Rita do Passa Quatro, São Simão, Serrana, Serra Azul e Sertãozinho. A segunda sub-região é formada por Guariba, Jaboticabal, Monte Alto, Pitangueiras, Taiva e Taquaral. A terceira sub-região abrange Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Mococa, Santa Cruz da Esperança, Santa Rosa de Viterbo e Tambaú. Por fim, a quarta sub-região inclui Altinópolis, Batatais, Morro Agudo, Nuporanga, Orândia, Sales Oliveira e São Antnio da Alegria, conforme mapa da figura a seguir.



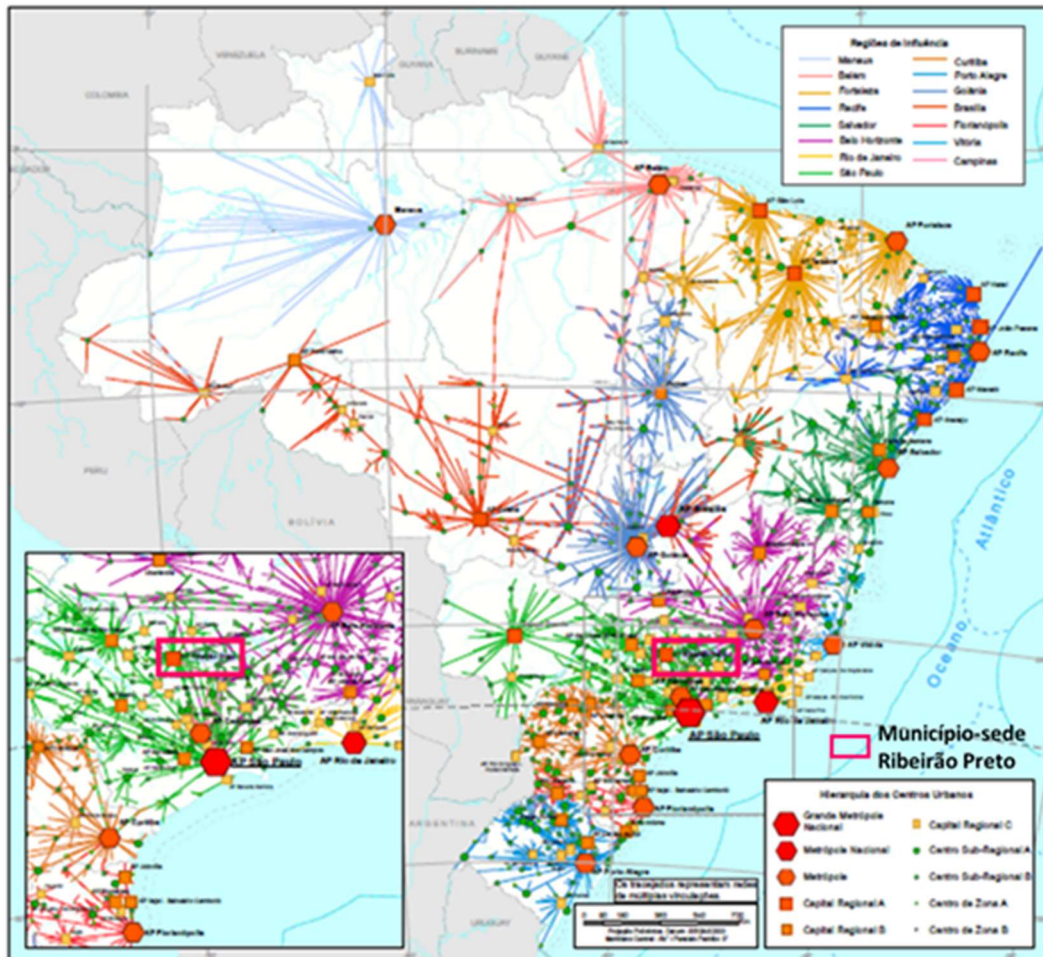
**Figura 1:** Mapa da Região Metropolitana de Ribeirão Preto e suas quatro sub-regiões

**Fonte:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020).

Ribeirão Preto, a sede da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, é classificada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como uma capital regional A, conforme os dados de 2018 e 2020, não sendo, portanto, considerada uma metrópole. A Região Metropolitana de Ribeirão Preto destaca-se por ser a primeira região metropolitana do Estado de São Paulo criada fora da Macrometrópole Paulista, que engloba as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Vale do

Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba, Baixada Santista, Piracicaba e Jundiaí, além da Microrregião Bragantina. Ademais possui relações importantes com demais estados, de acordo com mapa da Figura 2.

A definição das regiões metropolitanas adotada neste estudo segue os critérios estabelecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Essa escolha se justifica pela diversidade de conceituações formuladas pelos estados e pela ausência de parâmetros precisos no Estatuto da Metrôpole, inviabilizando a padronização nacional da definição desses espaços. Embora o conceito de metrôpole esteja fortemente vinculado ao fenômeno urbano e ao processo de urbanização, sua identificação transcende aspectos físicos e históricos. A distinção metropolitana se fundamenta na extensão de sua área de influência, na centralidade que exerce na rede urbana e no sistema de cidades, bem como na capacidade de organização territorial, conferindo-lhe papel singular em relação a outras cidades.



**Figura 2:** Relações de Ribeirão Preto com outros municípios brasileiros, com destaque para as metrópoles de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte

**Fonte:** Regiões de Influência das Cidades - REGIC / IBGE (2020).

Sua localização geográfica lhe confere uma posição estratégica, facilitando relações significativas com os estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul. Essa posição intermediária entre esses estados, a capital paulista e o porto de Santos, aliada às atividades econômicas voltadas para o agronegócio, reforça a importância da RMRP nos contextos regional, estadual e nacional.

### **ATIVIDADES PRODUTIVAS: AGRONEGÓCIO E INDÚSTRIA**

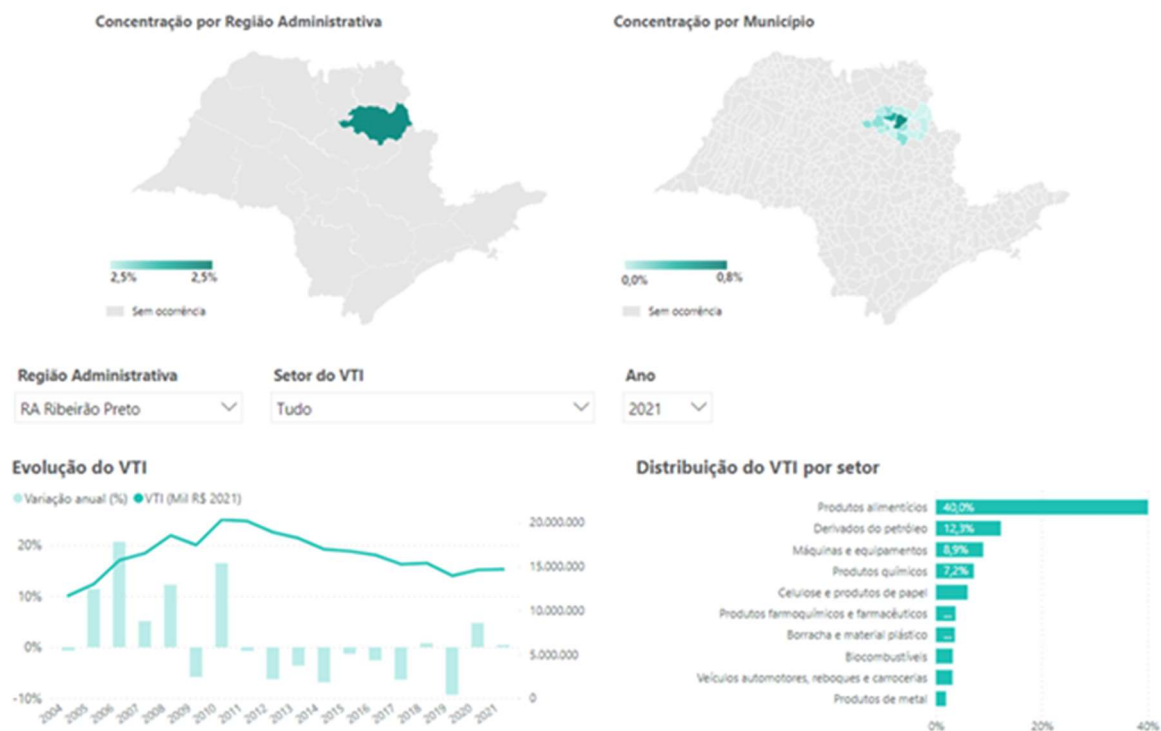
De acordo com dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE (2021), a produção agrícola da região é predominantemente composta pelo cultivo da cana-de-açúcar, que representa 72% do valor da produção agrícola e 83% da área colhida em 2020. O açúcar refinado pelas usinas locais também constitui 62% das exportações da Região Metropolitana de Ribeirão Preto. Entre as lavouras permanentes, destaca-se a cafeicultura, que foi a segunda maior em valor produzido em 2020, ocupando menos de 3% da área colhida. A maior parte do parque industrial da RMRP está localizada no município de Sertãozinho, um dos principais centros de desenvolvimento tecnológico para a produção de açúcar e álcool no Brasil.

Segundo Elias (2015), a Região de Ribeirão Preto, situada no nordeste do Estado de São Paulo, foi uma das primeiras no Brasil a ser amplamente exposta à produção e às trocas globalizadas das atividades agrícolas. Esse processo iniciou-se em meados do século XX e ganhou impulso definitivo na década de 1970. As transformações desencadeadas pela revolução técnico-científica e pelas novas formas de produção material e imaterial resultaram em sucessivas modernizações na região, alterando sua geografia, redefinindo seu tempo e configuração espacial, e promovendo significativas mudanças no uso e ocupação do solo. Uma característica marcante desse processo é a acelerada urbanização e crescimento urbano, impulsionados pelas novas relações entre cidade e campo, decorrentes das necessidades do consumo produtivo da agropecuária contemporânea. Elias (2015) ressalta que há evidências sobre o crescimento do consumo produtivo associado às atividades do agronegócio em determinadas regiões do Brasil, denominadas pela autora como "Regiões Produtivas do Agronegócio".

Essas regiões são compreendidas enquanto redes agroindustriais que integram todas as atividades relacionadas ao agronegócio, incluindo a agropecuária, as atividades que antecedem e sucedem à produção (pesquisa agropecuária, produção de insumos agrícolas, desenvolvimento de maquinário, industrialização, comércio e distribuição, serviços financeiros, tecnologia e inovação), as atividades de transformação industrial cuja matéria-prima provém da agropecuária, e a distribuição de alimentos prontos. Tais redes evidenciam a articulação entre produção, armazenamento e distribuição, integrando todas as etapas do processo produtivo em diferentes escalas geográficas e dimensões.

A construção da Rodovia Anhanguera, concluída em 1961 após diversas etapas, desempenhou um papel fundamental no fortalecimento de Ribeirão Preto como centro distribuidor de mercadorias para o estado de São Paulo. O acesso a importantes vias de transporte, especialmente nas décadas de 1950 e 1960, criou condições favoráveis ao crescimento econômico do município. Na década de 1970, a Região Metropolitana de Ribeirão Preto destacou-se como a principal produtora de cana-de-açúcar do Estado de São Paulo, impulsionada pelo programa Proálcool. Ao final dessa década, a região consolidou-se como o principal parque agroindustrial paulista. Ribeirão Preto e Sertãozinho desempenham funções complementares na dinâmica econômica regional, com Ribeirão Preto destacando-se no comércio e serviços regionais, enquanto Sertãozinho tornou-se um polo industrial regional, atendendo às demandas da agroindústria além dos limites da Região Metropolitana (FIPE, 2022).

Com base nos dados fornecidos pelo IBGE (2020), e SEADE (2022), a Região Metropolitana de Ribeirão Preto tem aumentado sua participação no Valor de Transformação Industrial (VTI) do Estado de São Paulo ao longo dos anos. A participação da RMRP na indústria paulista cresceu de 2,5% em 2003 para 3,1% em 2016. Nesse contexto, Ribeirão Preto destaca-se como o 10º município mais relevante na produção de bebidas e o 15º na produção de equipamentos de informática, eletrônicos e ópticos. Além disso, ocupa a 20ª posição na fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos. A cidade é reconhecida como um importante polo estadual de saúde, com uma forte presença na fabricação de equipamentos e produtos médicos, hospitalares e odontológicos.



**Figura 3:** Valor de transformação industrial (VTI)

**Fonte:** Adaptado pela autora de Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos - SEADE (2022).

Adicionalmente, destaca-se a presença do Supera, parque tecnológico localizado no município de Ribeirão Preto, que inclui o Centro de Tecnologia e a Incubadora de Empresas como elementos centrais. Inicialmente focado na área da saúde, o Supera expandiu suas atividades para outros setores, como bioenergia e tecnologia da informação. Esse parque tecnológico é resultado de um convênio entre a Universidade de São Paulo, a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo (FIPE, 2021).

De acordo com Lencioni (2006), a metropolização é um processo contínuo de transformação espacial, fortemente vinculado a três processos interdependentes: a globalização da economia, a reestruturação produtiva e a reorganização territorial. Este fenômeno caracteriza-se por uma organização espacial baseada na lógica atual de acumulação capitalista, manifestando-se através da intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais. Além disso, está associada ao crescimento das atividades de serviços, à demanda por trabalho imaterial, à concentração de atividades de gestão e à crescente utilização das tecnologias da informação e comunicação. O desenvolvimento do agronegócio e da indústria resulta em transformações significativas, como a conversão de áreas rurais em urbanas, a expansão das atividades agrícolas em detrimento das áreas naturais e a concentração de terras nas mãos de grandes produtores ou empresas/indústrias.

Assim como o processo de institucionalização da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, as características e estatísticas do setor econômico são entendidas como um processo produtivo que influencia o ordenamento territorial. Esse ordenamento inclui a concentração da zona industrial ao norte do município-sede; a manutenção de zonas rurais de monocultura (cana-de-açúcar e soja) e sua interação com condomínios residenciais fechados de alto padrão na zona sul do município-sede; a zona mista no município de Cravinhos; e a expansão linear ao longo da rodovia, com predominância industrial em Sertãozinho, uso residencial e misto em Barrinha, e uso misto em Jaboticabal. Essas dinâmicas refletem o zoneamento dos municípios que compõem a estrutura de centralidades identificada a partir do município-sede, a ser detalhada no próximo tópico.

## **ESTRUTURA DE CENTRALIDADES**

Busca-se identificar a centralidade metropolitana, ou seja, o município-sede e seus respectivos vetores de crescimento urbano-regional decorrentes dessa centralidade inicial, que em conjunto configuram uma estrutura de centralidades. Para tanto, adotou-se como critério a relação de atratividade recíproca de atividades produtivas e habitacionais, considerando um raio aproximado de 20 km – não superior ao total de 60 km – entre as manchas urbanizadas. A partir da centralidade inicial (o município-sede), esse critério permite identificar uma estrutura radial policêntrica, ordenada espacialmente pela rede de transportes. Essa estrutura é limitada, a leste e nordeste (após Jardinópolis) e ao sul (após Cravinhos), por restrições ambientais evidenciadas na Figura 6,

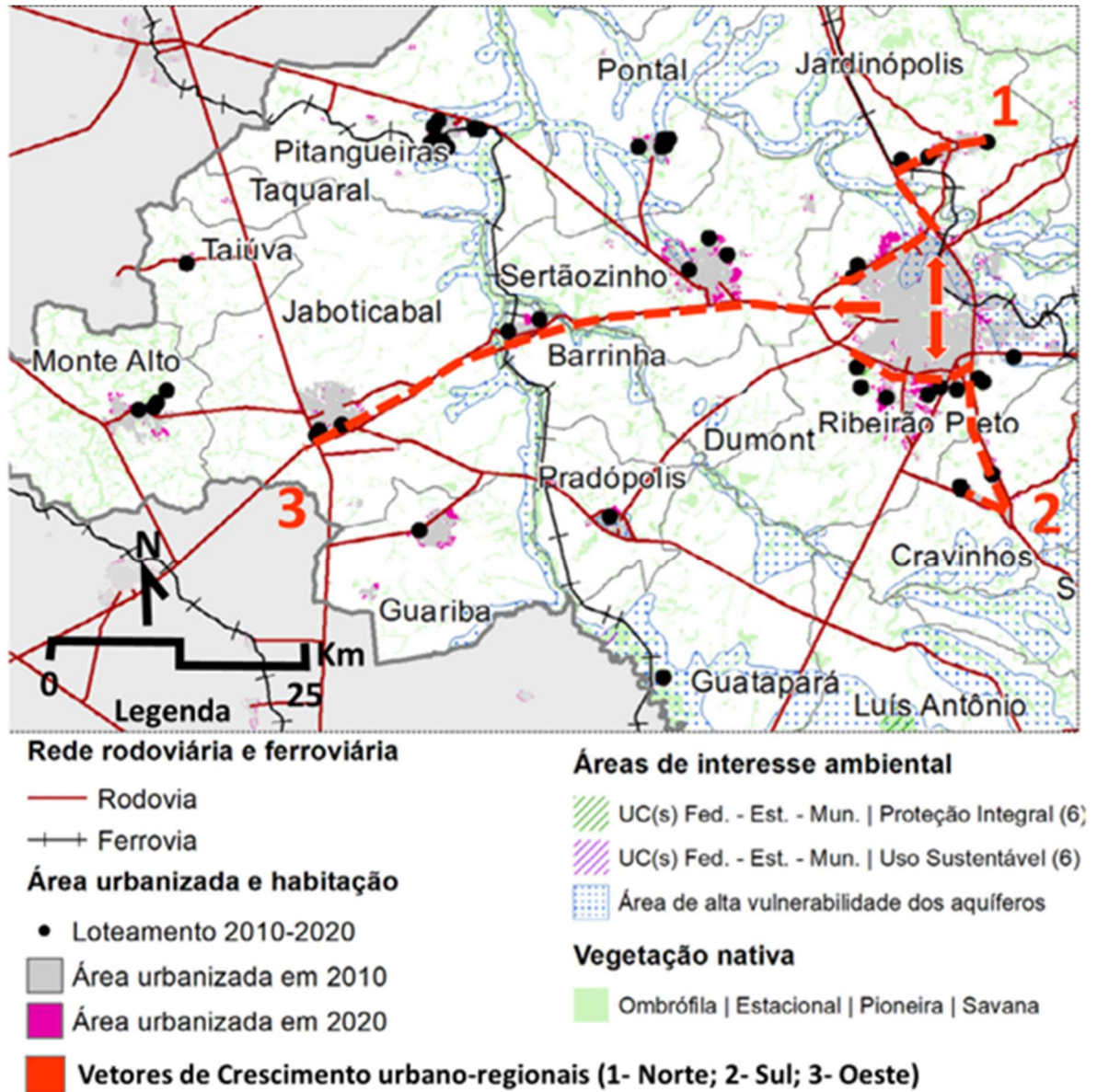
relacionadas predominantemente ao Sistema Aquífero Guarani, em especial às restrições de uso do solo impostas pela Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais – Sistema Aquífero Guarani (APRM-SAG, 2011) e pela Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani (MPSAG, 2021).

Fica, portanto, esclarecido que os vetores partem dos eixos de expansão do município-sede (Norte, Sul e Oeste), sendo este a principal centralidade em razão de sua importância institucional e econômica. Ao se originarem no município-sede, seguem a trajetória histórica de sua expansão, vinculada ao macrozoneamento. Nesse contexto, destaca-se a permanência da zona Norte, caracterizada por loteamentos residenciais destinados à habitação de interesse social e pela presença da zona industrial, que concentra galpões voltados ao agronegócio, além do terminal de cargas da Mogiana (ferrovia) e do equipamento aeroportuário. Já no caso da zona Sul, os novos bairros contemplam grande número de condomínios residenciais fechados de alto padrão, atrelados ao fenômeno de dispersão urbana. No que diz respeito à zona oeste, o vínculo estabelecido foi com o município de Sertãozinho (expansão das zonas industriais desse município) primeiramente, e na sequência, os municípios de Barrinha e Jaboticabal<sup>3</sup>.

A Figura 4 (mapa) e a Figura 5 (imagem aérea) apresentam a estrutura de centralidades, que contempla o município-sede e os três vetores de crescimento urbano-regional. Na Figura 4 são destacados os novos loteamentos (2010-2020), bem como as áreas de interesse ambiental, a vegetação nativa e as redes ferroviária e rodoviária.

---

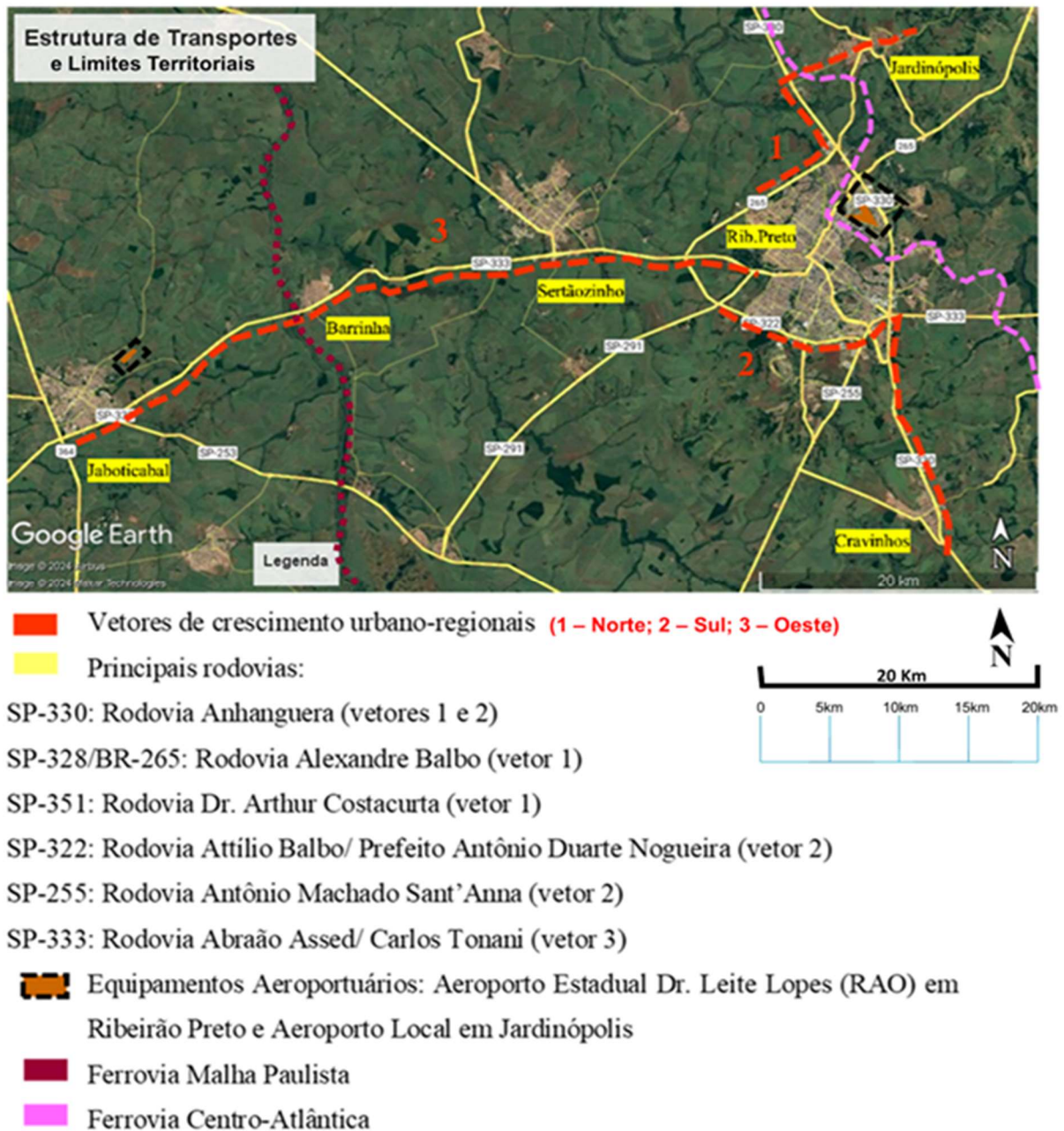
<sup>3</sup>Ressalta-se que, no que diz respeito à direção nordeste, além dos fatores ambientais restritivos ao município de Brodowski, o município com predominância em novos loteamentos (2010-2020) é Batatais, que se encontra em um raio superior a 20 km, situando-se a 43,9 km de RP e estando mais próximo do município de Franca (AU de Franca). Já no caso sudoeste, representado pelo município de Dumont, não há indicação de crescimento do município-sede atualmente nessa direção, de acordo com o Mapa de Unidades de Ocupação Planejada e Territórios de Expansão Planejada TEP da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, Projeto de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, 2023, em que não consta UOP (Unidades de Ocupação Planejada) para essa área, somente TEP (Território de Expansão Planejada).



**Figura 4:** Mapa dos vetores de crescimento urbano-regional 1, 2 e 3, em função dos novos loteamentos 2010-2020, com intervenções gráficas da autora.

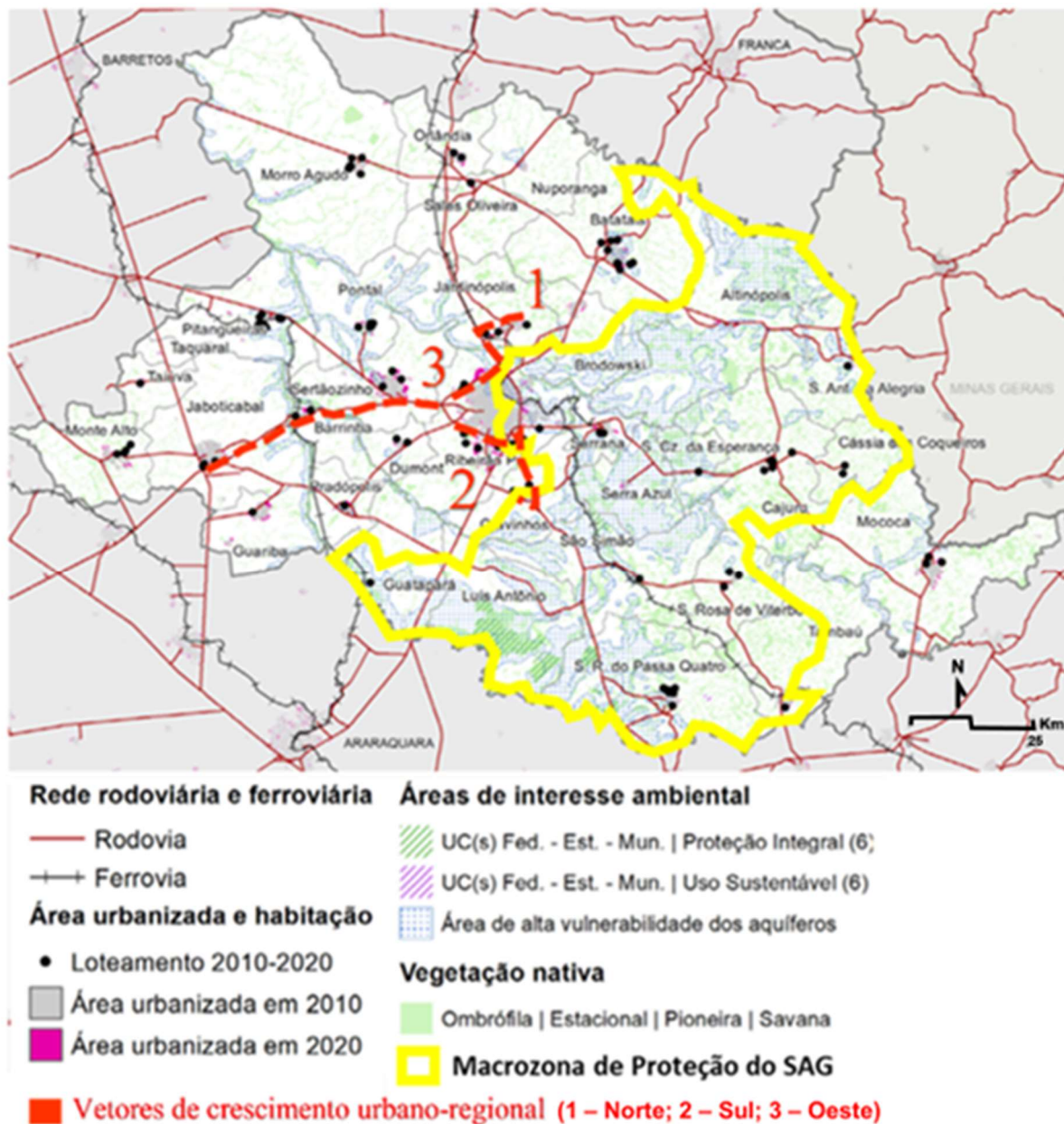
**Fonte:** Adaptado pela autora de FIPE (2022).

Já a imagem aérea relativa à Figura 5, elaborada a partir dos mapas em shapefile disponibilizados pelo IBGE (2024), contempla o município-sede e os três vetores de crescimento urbano-regional, estruturados pela rede de transportes, principalmente o anel viário, a rodovia Anhanguera (vetores 1 e 2 - eixo Norte/Sul) e a rodovia Carlos Tonani (vetor 3 - eixo Oeste); assim como as manchas urbanizadas e os respectivos limites territoriais.



**Figura 5:** Imagem aérea com estrutura de transportes e os limites territoriais dos municípios de Ribeirão Preto, Jardinópolis, Cravinhos, Sertãozinho, Barrinha e Jaboticabal, com intervenções gráficas da autora.  
**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do Google Earth (2024).

Vale ressaltar que, devido à Área de Proteção e Recuperação do Manancial - Sistema Aquífero Guarani (2011) e à Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani (2021), há uma limitação de crescimento em direção leste, não constituindo um vetor para essa abordagem, de acordo com critério adotado, evidenciado no mapa a seguir. Há também interferência da estrutura natural/ambiental após os municípios de Jardinópolis e Cravinhos, que interrompe os vetores 1 e 2. Já na direção Oeste, há continuidade no vetor 3; constituindo um núcleo policêntrico radial, cujos raios do sentido oeste avançam linearmente, segundo mapa da Figura 6.



**Figura 6:** Mapa da Área Urbanizada e sobreposição dos limites da Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani, com intervenções gráficas da autora.

**Fonte:** Adaptado pela autora de FIPE (2022).

No quadro a seguir, notam-se distâncias semelhantes dos centros dos municípios de Jardinópolis, Cravinhos e Sertãozinho, em relação ao centro do município-sede. Já os municípios de Barrinha e Jaboticabal, também estruturados por rodovias primárias, estão mais distantes do município-sede, porém com distâncias que acontecem de aproximadamente vinte em vinte quilômetros, identificando a centralidade como sendo uma estrutura policêntrica radial, composta pelo município-sede e pelos três vetores, com cada município se distanciando do outro, com distâncias equivalentes. Referente a área Leste, a presença de restrições ao uso do solo, dada a estrutura

ambiental, limita o crescimento urbano, e, portanto, os municípios pertencentes à área leste dessa Região Metropolitana, demonstram características distintas, com menores evidências de infraestrutura, principalmente de transporte, logística e mobilidade.

Município	População (hab.)	Área da unidade territorial [2022] (km <sup>2</sup> )	Área urbanizada [2019] (km <sup>2</sup> )	Distância ao centro de RP (km)
Ribeirão Preto	698.642	650,916	149,42	0
Jardinópolis (Vetor 1)	45.282	501,870	12,34	23,6
Cravinhos (Vetor 2)	33.281	311,423	8,14	23,8
Sertãozinho (Vetor 3)	126.887	403,089	33,39	22,5
Barrinha (Vetor 3)	32.092	146,025	5,56	38,5
Jaboticabal (Vetor 3)	71.821	706,602	24,58	59,3

**Tabela 1:** Distâncias/deslocamento em relação ao município-sede.

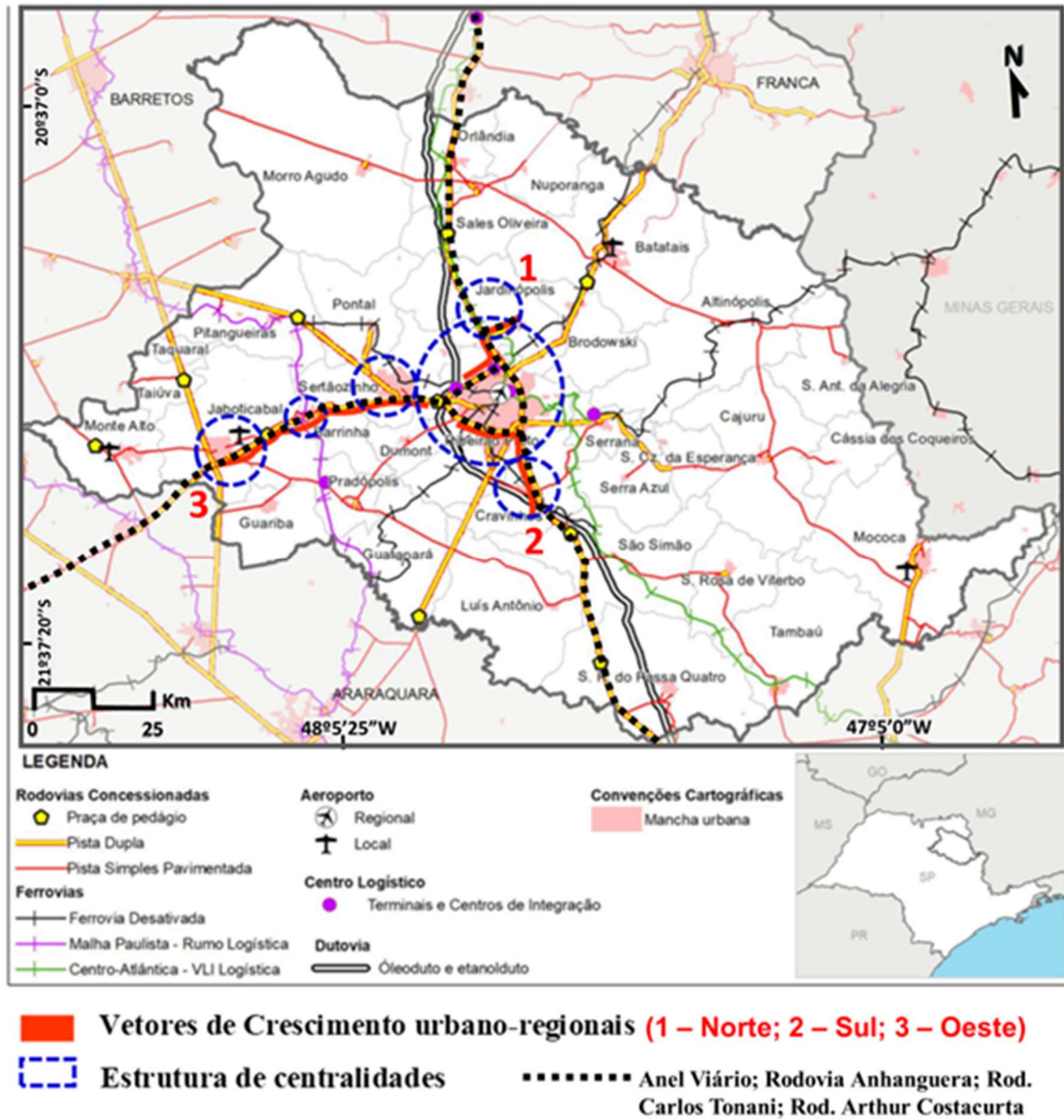
**Fonte:** elaborado pela autora de IBGE (2018). <https://cidades.ibge.gov.br/>

A centralidade funcional do município-sede é resultado de uma interdependência significativa com três eixos radiais que consolidam outras centralidades associadas. O uso do solo e as funções desempenhadas pelo município-sede estão ligados a esses três vetores de crescimento urbano-regional: o vetor norte, em direção a Jardinópolis; o vetor sul, em direção a Cravinhos; e o vetor oeste, em direção a Sertãozinho, Barrinha e Jaboticabal.

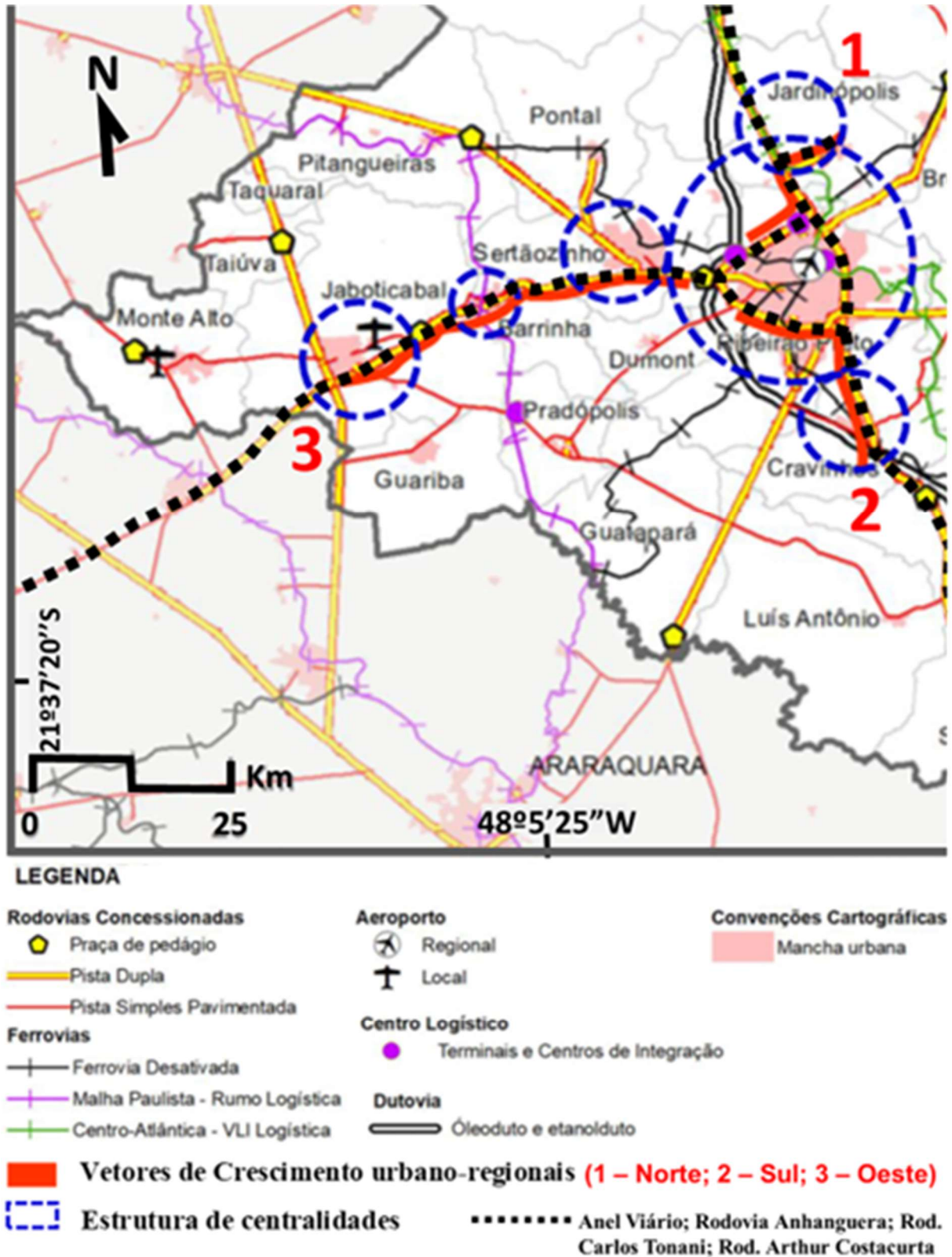
O vetor norte é caracterizado por novos loteamentos (derivados de parcelamento do solo) surgidos entre 2010 e 2020, localizados ao longo das rodovias Anhanguera e Dr. Arthur Costacurta, entre o município-sede e Jardinópolis. O vetor sul também apresenta uma proliferação de parcelamentos do solo no mesmo período, especialmente na zona sul de Ribeirão Preto, onde se concentra a classe alta do município. Já o vetor oeste indica uma intensa urbanização linear regional do município-sede em direção a Jaboticabal, influenciada pelo sistema de transporte e marcada por zoneamento de expansão industrial no município de Sertãozinho e atividades agroindustriais em todo o vetor.

Esse sistema de cidades, articulado por usos do solo diferenciados, forma um núcleo policêntrico de atividades complementares. A partir do município-sede, configura-se uma estrutura fragmentada e não conurbada, com variações de paisagem (urbanizada ou natural) que, em conjunto, revelam uma nova fisionomia da região metropolitana. Essas áreas de expansão e dispersão colaboram para a estruturação metropolitana, influenciando o ordenamento territorial.

As figuras a seguir apresentam os mapas da RMRP com os vetores de crescimento, conforme os critérios acima mencionados e suas respectivas informações a despeito da infraestrutura de transportes.



**Figura 7:** Estrutura de centralidades e infraestrutura de transportes, com Intervenções Gráficas da autora  
**Fonte:** Adaptado pela autora de FIPE (2022).



**Figura 8:** Vetores de crescimento urbano-regional e respectiva estrutura de centralidades.  
**Fonte:** Adaptado pela autora de FIPE (2022).

Entre as semelhanças observadas nos setores dos vetores, destaca-se a presença de condomínios residenciais fechados em todos os municípios, independentemente do porte, reafirmando o processo de metropolização. Como particularidade, constata-se que a área da unidade territorial de Jaboticabal é superior à de Ribeirão Preto. No entanto, no que se refere ao crescimento urbano, a área urbanizada de Ribeirão Preto é quase seis vezes maior que a de Jaboticabal, confirmando sua condição de centralidade principal. Ainda assim, observa-se o estabelecimento de outras centralidades secundárias, que integram a estrutura de centralidades, considerada elemento estruturante da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, juntamente com as estruturas natural-ambiental e de transportes.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conforme discutido por Ribeiro, Azevedo e Rodrigues (2024), as metrópoles constituem elementos centrais para um projeto de desenvolvimento nacional que transcenda o padrão estruturalmente concentrador vigente até a década de 1970. Contudo, tais áreas urbanas também acumulam passivos antigos e recentes, refletindo uma dinâmica de enfraquecimento da coesão social, com repercussões significativas em escala nacional. O desafio, portanto, é duplo: de um lado, requer-se a constituição de uma governança eficaz nas metrópoles; de outro, torna-se imperativa a implementação de políticas de reforma urbana capazes de enfrentar os mecanismos de desintegração social. Para tanto, os autores propõem medidas específicas, como: a implementação de reformas políticas e o fortalecimento da governança metropolitana; a possibilidade de criação de distritos eleitorais em escala metropolitana para assegurar melhor representação política no sistema brasileiro; a superação da fragmentação das políticas públicas setoriais; e a revisão dos desenhos dessas políticas, de modo a incorporar a dimensão territorial desde a formulação até a implementação.

Constata-se, ainda, a permanência da concentração populacional e de capitais no município-sede, configurando-se como a principal centralidade da estrutura metropolitana. Observa-se, igualmente, o direcionamento da população de baixa renda para a zona norte do município-sede, em direção a Jardinópolis. Contudo, em função da presença do Rio Pardo, essa área também se caracteriza pela expansão de usos privados voltados ao lazer. Além disso, evidencia-se a tendência de crescimento de galpões destinados ao armazenamento de produtos agrícolas, favorecida pelo cruzamento dos três modais de transporte: a rodovia Anhanguera, a ferrovia Centro-Atlântica e o aeroporto Leite Lopes.

No vetor 2, localizado ao sul do município-sede, as restrições ambientais no território de Cravinhos induzem a formação de uma nova centralidade ao sudoeste, no município de Dumont. No vetor 3, de caráter policêntrico radial, destaca-se o município-sede; Sertãozinho, com ênfase na expansão de zonas industriais; Barrinha; e Jaboticabal. Nesse vetor, observa-se o aumento expressivo de

novos loteamentos, ofertados principalmente por agentes imobiliários na forma de condomínios horizontais fechados. Tal processo é reflexo direto da metropolização, que atinge os municípios independentemente do porte, sendo mais crítico em Barrinha, município que ainda não dispõe de Plano Diretor.

A partir de uma abordagem multiescalar dos vetores de crescimento urbano-regionais, evidencia-se a relevância de Ribeirão Preto como município articulador das dinâmicas regionais. Esse papel manifesta-se na forte vinculação aos municípios de porte médio, do ponto de vista vetorial, ao mesmo tempo em que se caracteriza pela metropolização contemporânea, permeada por redes materiais e imateriais.

Considerando a diversidade das características dos 34 municípios que compõem a região, sob a perspectiva funcional, torna-se necessário ampliar as discussões acerca das Regiões Metropolitanas instituídas após 1988. Essa necessidade justifica-se não somente pelas diferenças existentes entre elas, dada a heterogeneidade do território nacional, mas também pelas distinções intrarregionais, que incluem a possibilidade de surgimento de novos polos de atração em uma mesma Região Metropolitana.

Observa-se, portanto, a convergência de redes agroindustriais que articulam distintas etapas do processo produtivo em múltiplas escalas e dimensões, sobretudo na porção oeste. Verifica-se, ainda, a concentração de investimentos em infraestrutura nas áreas já consolidadas, resultando em maior dominância dessas regiões em relação às demais.

## REFERÊNCIAS

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. Vol. 13, N. 2, p. 153-153, 2015.

FIPE. Secretaria de Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo. **Panorama regional; Região Metropolitana de Ribeirão Preto** (P5, P7, P10, P14, P15). São Paulo: FIPE, nov. 2021.

FIPE. Caderno Final de Propostas da RMRP. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2022.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Brasil em Síntese**. Municípios. 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 10 abr. 2024.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Recortes Metropolitanos e Aglomerações Urbanas. 2019**. Disponível em: [ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio, Composicao\\_RMs\\_RIDEs\\_AglomUrbanas\\_2019\\_12\\_31.xls](https://ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/Composicao_RMs_RIDEs_AglomUrbanas_2019_12_31.xls). Acesso em: 5 set. 2024.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de influência das cidades (REGIC 2007)**. Brasília: IBGE, 2008.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo Metrôpoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano Godinho de. (orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A: 2006.**

MINUTA Guarani APRM-SAG, **MINUTA - Governo do Estado de São Paulo.** <https://www.sigrh.sp.gov.br/public/uploads/documents/7370/minuta.pdf>.

RIBEIRO, L. C. Q.; AZEVEDO, S.; RODRIGUES, J. M. As Metrôpoles brasileiras: a incontornável reforma urbana. 2024. In: COSTA, M. A. (org.). **50 Anos de regiões metropolitanas no Brasil e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: no cenário de adaptação das cidades às mudanças climáticas e à transição digital.** Brasília, DF: Ipea, 2024. p. 97-125. DOI: 10.38116/978-65-5635-068-4/capitulo5

SÃO PAULO. **Lei Complementar nº 1.290, de 6 de julho de 2016.** Cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. [S. l.], 6 jul. 2016. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Acesso em: 21 mar. 2024.

SEADE. **Indicadores Socioeconômicos de São Paulo.** São Paulo: SEADE, 2022.

**MOBILIDADE URBANA INTEGRADA, DIVERSIFICADA  
E ADAPTATIVA****INTEGRATED, DIVERSIFIED AND ADAPTIVE URBAN MOBILITY  
MOVILIDAD URBANA INTEGRADA, DIVERSIFICADA Y ADAPTATIVA**André Souza Silva<sup>1</sup>Bárbara Trevisan Casagrande<sup>2</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p76-94

**Resumo**

A compreensão da complexidade do espaço urbano e de suas atividades inerentes torna-se essencial para a criação de uma infraestrutura de mobilidade que viabilize a implementação de medidas mitigadoras para situações atípicas, permitindo a continuidade da integração de pessoas, bens e serviços. Considera-se que a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa compreende uma opção efetiva e factível em situações emergenciais, sendo condição estratégica para disponibilizar um sistema de circulação provisório que integre as estruturas viárias e as ciclovias. A pesquisa tem por objetivo fornecer subsídios que orientem a tomada de decisão assertiva de gestores e planejadores urbanos em torno da mobilidade urbana condizente às circunstâncias habituais ou de exceção. A metodologia expressa compreende a análise de modais alternativos e estratégicos, destacando suas possíveis relações e impactos benéficos ao desenvolvimento urbano. Por meio de estudos de caso, demonstra-se sua viabilidade social e econômica ao reestabelecer gradativamente a mobilidade de pessoas nas cidades evitando contatos e aglomerações, fomentando novamente relações socioeconômicas com a necessária segurança à saúde pública.

**Palavras-Chave:** pandemia; movimento de pessoas; ciclovia; espaço aberto público.

**Abstract**

An understanding of the complexity of urban space and its inherent activities is essential for the creation of a mobility infrastructure that makes it viable to implement mitigating measures for atypical situations, giving continuity to the integration of people, goods and services. It is considered that integrated, diversified and adaptive urban mobility comprises an effective and feasible option in emergency situations, turning into a strategic factor to provide for a tentative circulation system which encompasses the road structures and cycle lanes. The aim of the research consists in providing inputs that guide urban managers and planners in their assertive decision-making initiatives about urban mobility consistent with the usual or exceptional circumstances. The expressed methodology comprises the analysis of alternative and strategic modals, highlighting their possible relationships and impacts that benefit urban development. Through case studies, its social and economic viability

---

<sup>1</sup> Doutor em Planejamento Urbano e Regional - PROPUR\_UFRGS (2006-2010). Mestre em Planejamento Urbano e Regional - PROPUR\_UFRGS (2002-2005). Arquiteto e Urbanista - UNISINOS (1993-2000). Docente em Arquitetura e Urbanismo - UNISINOS. Professor no Mestrado Profissional em Arquitetura e Urbanismo - UNISINOS. Pesquisador do CNPQ-CAPES. Consultor Ad Hoc CNPQ\_CAPES e FAPERGS. Revisor do periódico *Arquiteturarevista* - UNISINOS. Membro do Comitê Científico de Iniciação Científica da UNISINOS. Líder do Grupo de Pesquisa Cidades Preditivas - sistema de informações de desempenho urbano. Publica artigos e palestra sobre a temática arquitetônica e urbana em periódicos especializados e congressos, tanto no âmbito nacional quanto internacional. Atua na área do Projeto de Arquitetura e do Planejamento Urbano.

<sup>2</sup> Acadêmica do curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNISINOS. Bolsista de Iniciação Científica no PPGArqUrb Unisinos - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - UNISINOS.

is demonstrated by gradually restoring the mobility of people in the towns, whilst avoiding contacts and agglomerations, again promoting socioeconomic relationships with effective public health services.

**Keywords:** pandemic; people movement; cycle lane; open public space.

### Resumen

Comprender la complejidad del espacio urbano y sus actividades inherentes es fundamental para la creación de una infraestructura de movilidad que posibilite la implementación de medidas mitigadoras de situaciones atípicas, permitiendo la continuidad de la integración de personas, bienes y servicios. Se considera que la movilidad urbana integrada, diversificada y adaptativa constituye una opción efectiva y factible en situaciones de emergencia, siendo una condición estratégica para brindar un sistema de circulación provisional que integre estructuras viales y ciclovías. La investigación tiene como objetivo proporcionar subsidios que orienten la toma de decisiones asertivas de los administradores y planificadores urbanos en torno a la movilidad urbana de acuerdo con circunstancias habituales o excepcionales. La metodología expresa comprende el análisis de modos alternativos y estratégicos, destacando sus posibles relaciones e impactos beneficiosos en el desarrollo urbano. A través de estudios de casos se demuestra su viabilidad social y económica restableciendo paulatinamente la movilidad de las personas en las ciudades, evitando contactos y aglomeraciones, fomentando nuevamente las relaciones socioeconómicas con la necesaria seguridad y salud pública.

**Palabras clave:** pandemia; movimiento popular; carril bici; espacio abierto público.

### INTRODUÇÃO

Dentre os aspectos primordiais que o planejamento urbano deve visar, está inclusa a melhoria da capacidade de deslocamento das pessoas, com a efetiva adoção de premissas que aperfeiçoem a ambiência da cidade e a qualidade de vida para todos. É relevante destacar que, dentre outros fatores, as pessoas usufruem das facilidades urbanas disponibilizadas pela infraestrutura e serviços urbanos oferecidos e, em específico, o sistema de transporte ofertado, quer seja motorizado ou não motorizado (VASCONCELLOS, 2012).

Assim, a mobilidade urbana passa a ser compreendida como um requisito essencial para que as pessoas vivenciem os benefícios e possibilidades que a cidade disponibiliza à coletividade, como a liberdade de iniciativa, o desenvolvimento de capacidades pessoais, o alcance a serviços públicos sociais e econômicos, a prática do direito ao lazer e ao trabalho e o acesso aos recursos naturais (GARCIAS; BERNARDI, 2008).

A pesquisa tem por objetivo apresentar reflexões em torno da mobilidade urbana motorizada e não motorizada integrada e adaptativa ao meio e às circunstâncias habituais e de exceção de modo a servir de parâmetro à tomada de decisão assertiva de gestores e planejadores urbanos. Já a metodologia adotada compreende o estudo da mobilidade urbana a partir da análise crítica da temática centrada em modais alternativos, compreendendo suas possíveis relações e os amparos técnicos instituídos para o desenvolvimento urbano qualitativamente equilibrado. O estudo de caso demonstra que a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa é capaz de prover um sistema emergencial de vias provisórias para garantir a fluidez do transporte não motorizado,

evitando aglomerações e operacionalizando o deslocamento socioeconômico das pessoas em suas atividades diárias. Tal condição gera impactos diretos na mobilidade, além de efeitos indiretos, como: (i) mudança de paradigma em relação ao uso das bicicletas nas cidades brasileiras; (ii) maior co-presença que gera segurança, dinâmica e vitalidade espacial; (iii) o equilíbrio na emissão de dióxido de carbono; (iv) além, do incremento à saúde por meio da atividade física aeróbica.

O alcance desta pesquisa traz, à luz do saber científico, a problematização de um tema fundamental às cidades: a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa, que encontra suporte nos estudos de casos apresentados, especialmente em termos de planejamento e gestão do sistema de circulação, trânsito e transporte, sendo a hierarquia viária um importante determinante desse processo.

Diante do contingenciamento da aglomeração de pessoas e o uso ponderado do transporte público coletivo, foi estabelecido um dilema instigante com a necessidade de locomoção em massa e fluidez do transporte motorizado e não motorizado. Neste sentido, a presente pesquisa investiga alternativas de mobilidade urbana a partir da infraestrutura disponível, como: sistema de vias, praças, parques, ciclovias e calçadas.

### **SISTEMA ALTERNATIVO DE MOBILIDADE URBANA INTRAURBANA INTEGRADA, DIVERSIFICADA E ADAPTATIVA**

De acordo com Beck (1992), as sociedades vivem constantemente perante a ameaça de problemas, porém enfrentam desafios significativos para reduzir as probabilidades de ocorrerem ou agravarem-se. Diante do atual cenário de pandemia viral, apresenta-se como um desafio a necessidade da adoção de medidas que reduzam a exposição das pessoas para evitar o colapso do sistema de saúde e o conseqüente aumento da letalidade do coronavírus (PEREIRA et al, 2020). Tal problemática envolvendo a pressão sobre o sistema de saúde é especialmente preocupante nos grandes centros urbanos, onde há um número consistente de casos confirmados e maior risco de propagação do vírus da Covid-19 (COELHO et al, 2020). Contudo, na medida em que a curva de crescimento das taxas de contágio tende a se estabilizar, o retorno às atividades cotidianas torna-se um desafio complexo que exige o emprego de ações emergenciais e a tomada de decisão assertiva pelos gestores urbanos perante diferentes aspectos urbanos, dentre os quais destaca-se a mobilidade urbana.

Considera-se que a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa responde, de modo efetivo e factível, à condição estratégica de disponibilizar um sistema de circulação emergencial em cidades, por meio da integração da infraestrutura de vias e ciclovias, de modo a restabelecer gradativamente a mobilidade de pessoas nas cidades, evitando contatos e aglomerações, e fomentando, novamente relações socioeconômicas com a necessária segurança a saúde pública.

Born (2011) destaca que o planejamento da mobilidade urbana deve estar acompanhado do planejamento e das políticas públicas, envolvendo os instrumentos de regulação urbanística, as preocupações ambientais e os princípios da acessibilidade universal. Verifica-se que mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa está intrinsecamente relacionada aos fundamentos que consideram o nível de hierarquia do sistema viário como parâmetro essencial para ordenar a ocupação e o adensamento de diferentes zonas da cidade, a partir de características físicas e funcionais distintas de uso e ocupação do solo (ALBANO, 2004).

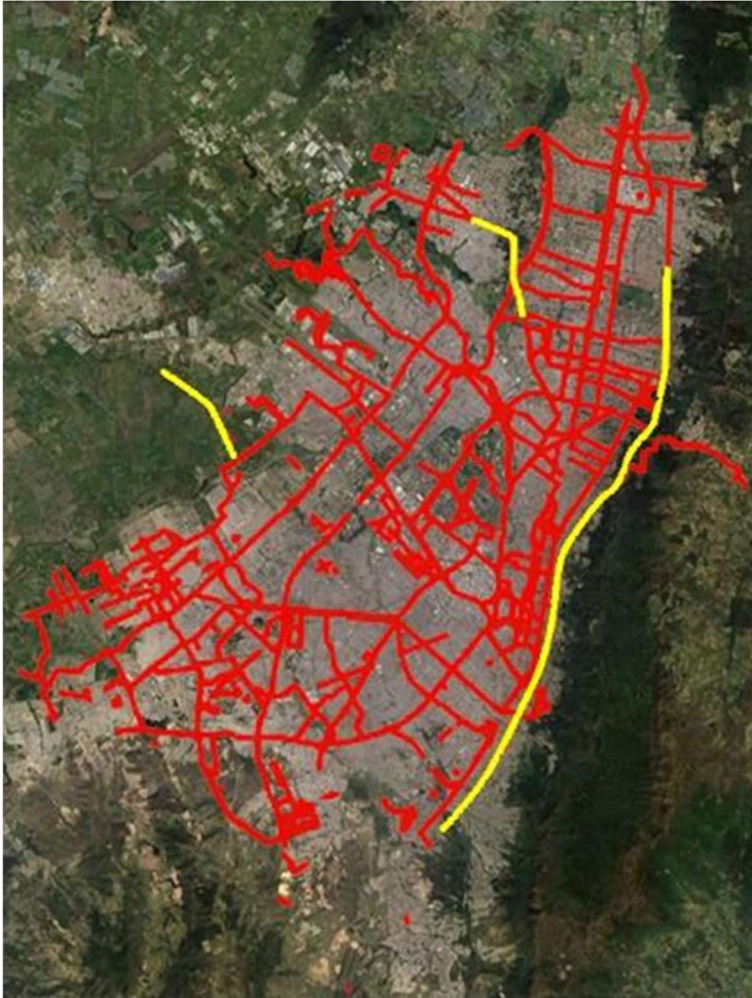
A hierarquização viária deve estabelecer os diversos subsistemas de circulação, organizando as vias de acordo com a proposta de fluxo e características distintas. Para que o status de circulação e as funções detalhadas no planejamento estratégico sejam cumpridas, deve-se estabelecer sua continuidade ao desenho urbano, através de mecanismos como o tratamento geométrico e as normas e sinalizações empregados. Por isso, faz-se necessário que a lógica de acessibilidade urbana seja criteriosamente compreendida, entendido por acessibilidade urbana a relação do nível de conexões que um determinado segmento de vias estabelece com os demais segmentos de vias de seu entorno. Quanto maior o nível de conexões, mais acessível é o sistema de vias, sendo que as vias mais conectadas tendem a otimizar a lógica do movimento natural, ou seja, pessoas se movimentam pela menor distância entre a origem e o destino e, atividades seguem a lógica de alocação a partir dos pontos mais centrais dentre as vias mais acessíveis (HILLIER; HANSON, 1994; HILLIER; PENN, 1983).

Historicamente, o mundo tem passado por diversas pandemias ao longo dos séculos, embora nem sempre as quarentenas tenham se mostrado eficientes para controlar as doenças. Em Barcelona, esse aspecto foi considerado por Cerdá ao propor o novo planejamento urbano para a cidade, ressaltando a necessidade de amenizar e/ou evitar epidemias através da criação de uma nova organização morfológica (PINHEIRO, 2011). Atualmente, a difusão do Coronavírus por vários países de maneira simultânea trouxe importantes consequências ao meio urbano, como a necessidade de modificações no planejamento devido a procura por meios de transportes alternativos, em especial o uso de bicicletas. Assim, as decisões tomadas sobre os aspectos da mobilidade urbana neste novo cenário tendem a interferir diretamente na qualidade de vida da população, fazendo-se necessário a revisão dos padrões tradicionais de deslocamento, a fim de evitar aglomerações de pessoas em transportes públicos, passeios e comércios. Consequentemente, algumas localidades têm adotado medidas de emergência para permitir a reativação das atividades urbanas. Com a priorização da utilização de meios de transporte alternativos como a bicicleta, ou em casos de pequeno percurso, o deslocamento a pé, tem-se observado a implantação de ciclovias e passeios alternativos em diversos países, com o objetivo de incentivar as pessoas a evitarem aglomerações no atual cenário. Nesse panorama, dentre os métodos mais rápidos utilizados para a criação de ciclovias tem-se o modelo "pop-ups", referindo-se a uma implantação que não necessite alterações significativas,

sendo instaurada por meio de cones ou pinturas na via. No entanto, algumas cidades na Europa, como Barcelona, Milão e Lisboa, optaram por bloquear parte das avenidas mais movimentadas com o intuito de incentivar a utilização dos passeios e das ciclovias de modo seguro e confortável (KOCH et al, 2020). Em específico, a cidade de Milão optou pela implementação de um novo plano de medidas urbanísticas que engloba a ampliação das calçadas e das ciclovias da cidade e o concomitante incentivo para a utilização de transportes individuais não poluentes como bicicletas, scooters e veículos elétricos.

Com a crescente demanda na utilização de bicicleta nas cidades, faz-se necessário o aumento de vias destinadas a elas e a integração dos espaços, incluindo: zonas destinadas exclusivamente a circulação de bicicletas (ciclovias), espaços destinados à circulação de ciclistas na via demarcada por pintura no chão que eventualmente possui a presença de sinalizadores trânsito como tachas ou tachões (ciclofaixas) e espaços destinados exclusivamente ao tráfego de bicicletas instalada temporariamente e separada das demais vias por cones, cavaletes, fitas, entre outros (ciclovias operacionais). Entretanto, quando não houver nenhuma área na via destinada ao uso exclusivo de bicicletas, opta-se pelo compartilhamento do espaço destas com os demais veículos, devendo-se respeitar distâncias mínimas de segurança entre os modais.

A iniciativa da mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa também apresenta respaldo prático na cidade de Bogotá, na qual a rede de ciclovias foi significativamente expandida como medida para reduzir a proliferação da Covid-19 no transporte coletivo (SUMMITMOBILIDADE, 2020). A capital colombiana implementou 76 km de ciclovias temporárias e expandindo os 550 km de ciclovias permanentes existentes para reduzir a aglomeração nos transportes públicos e ajudar a impedir a propagação da doença, além de melhorar a qualidade do ar (Figura 1).



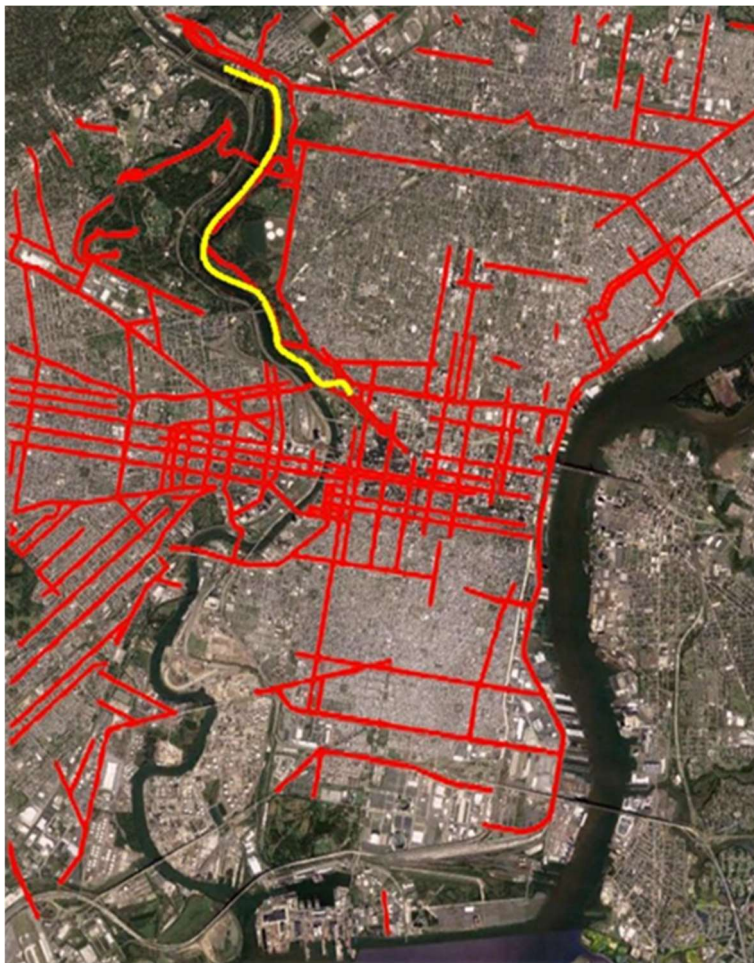
**Figura 1:** Mapa Ciclovitário de Bogotá com adição de infraestrutura temporária. Vermelho: ciclovias existentes; Amarelo: ciclovias temporárias criadas durante a quarentena.  
**Fonte:** Adaptado de WRI Brasil, OpenStreetMap (2021a) e Google Maps (2021a).

A cidade de Nova York também presenciou uma elevação de aproximadamente 50% no número de ciclistas devido ao Covid-19, em especial a utilização do programa Citi Bike (sistema público de compartilhamento de bicicletas de propriedade privada) como alternativa para evitar transportes públicos (Figura 2). No entanto com o aumento da utilização deste modal, as ciclovias têm ficado superlotadas, além de existirem poucas vagas de estacionamento para bicicletas, necessitando a criação de ciclovias temporárias (NYT, 2020).



**Figura 2:** Amplo uso do programa Citi Bike em Nova York.  
**Fonte:** Pixabay (2022a)

Uma das alternativas de intervenção urbana que tem sido adotada frequentemente devido às novas condicionantes impostas pela pandemia, compreende o fechamento de ruas para a utilização de meios alternativos de transportes. A partir disso, a prefeitura da cidade de Denver, nos Estados Unidos da América optou pelo fechamento de segmentos das ruas East 11th Avenue, Byron Place, Stuart Street e East 16th Avenue, para incentivar o transporte não automotivo, permitindo maior circulação de pedestres e bicicletas nas vias. A partir destas medidas, as pessoas possuem condições apropriadas para praticar exercícios ao ar livre e deslocar-se entre proximidades com segurança e permitindo o distanciamento entre pessoas (BRASUELL, 2020). Esta mesma alternativa também foi adotada na Filadélfia, onde uma petição pública determinou o fechamento de 7 quilômetros de uma via para veículos motorizados, criando mais espaço para ciclistas e pedestres deslocarem-se com segurança (Figura 3).



**Figura 3:** Mapa Ciclovitário de Filadélfia com adição de infraestrutura temporária. Vermelho: ciclovias existentes; Amarelo: ciclovias temporárias criadas durante a quarentena.  
**Fonte:** Adaptado de WRI Brasil; OpenStreetMap (2021b); Google Maps (2021b).

A mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa também é subsidiada pelo planejamento do transporte público a partir da delimitação do número máximo de pessoas a serem transportadas. Em Springdale, também nos EUA, o limite de passageiros em cada ônibus foi reduzido para dez pessoas, a fim de que aumentasse o distanciamento entre passageiros e diminuísse o risco de contágio. Neste sentido, foi possível absorver a demanda excedente de meios de transporte através da implantação de infraestruturas que permitam o deslocamento através de bicicletas, permitindo o acesso às possibilidades e serviços que a cidade fornece. Ainda no país, as autoridades públicas de São Francisco iniciaram a emissão de licenças para permitir que áreas comerciais utilizem a calçada em frente aos estabelecimentos a partir de critérios de ocupação que respeitem larguras mínimas de circulação e tornem possível ampliar a área de atendimento, mantendo adequado distanciamento social. Ainda, caso o espaço seja insuficiente, é permitido solicitar a utilização do espaço destinado ao estacionamento público da via, podendo haver a inserção de mobiliários como mesas e assentos (SF.GOV, 2020).

O entendimento do uso da bicicleta como alternativa modal aos desafios impostos pela pandemia foi foco das atenções no Reino Unido, que propôs alterações nas vias urbanas como medida combate à doença (Figura 4). O projeto estabeleceu a criação de faixas protegidas nas ruas para ciclovias (poup-up), alargamento dos passeios, reprogramação dos sinais de cruzamento e corredores exclusivos para bicicletas e ônibus (JGZH, 2020).



**Figura 4:** Faixas destinadas ao deslocamento seguro de ciclistas.  
**Fonte:** Pixabay (2022b)

O uso da bicicleta compreende um modal que possibilita a circulação e acesso às áreas de interesse, favorecendo o contato com as vivências próprias do ambiente urbano. Além disso, a opção pela circulação mais sustentável contribui para a diminuição de gases poluentes e gera benefícios à saúde por ser considerado uma importante prática esportiva que melhora o sistema respiratório e cardiovascular (FREITAS; CARVALHO, 2012). Relacionando estes benefícios à amenização da propagação do vírus, a prefeitura de Paris adotou medidas que modificaram a utilização de algumas vias, incluindo o fechamento de ruas caracterizadas por intenso fluxo de veículos e sua conversão provisória em ciclovias (Figura 5). Esta iniciativa incentivou a utilização de meios de transportes individuais e sustentáveis, prevendo-se ainda a integração do uso da bicicleta ao deslocamento a pé através da inserção de estacionamentos apropriados ao modal (MOBILIZE, 2020a, 2020b).



**Figura 5:** Criação de faixas para ciclovias.

**Fonte:** Freepik (2022)

Através dos estudos de caso apresentados, pode-se perceber a viabilidade social e econômica da implantação de estratégias de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa, capaz de promover um sistema de acesso aos serviços necessários relacionados à saúde e educação, com a requerida segurança pública e sem desconsiderar a sustentabilidade ambiental. Desse modo, a mudança de paradigma em relação ao uso de bicicletas nas cidades brasileiras, aliado à sua integração com a rede viária já consolidada e a manutenção das situações adversas em condições amenas, estabelece estrategicamente a prática modal segura, incentivando o desenvolvimento e satisfazendo as necessidades pertinentes ao cotidiano das pessoas em cidades.

### **SIMULAÇÃO DO SISTEMA ALTERNATIVO DE MOBILIDADE EMERGENCIAL**

A título de exemplificação, uma das formas de traçar um plano de mobilidade emergencial integrada, diversificada e adaptativa é, por exemplo, (i) combinar dados de pesquisas amostrais com registros administrativos federais e municipais, além de imagens de satélite e dados de mapeamento colaborativo; (ii) localizar as unidades básicas de saúde, hospitais mais próximos e de referência; e, (iii) georreferenciar pontos na cidade onde há incidência e/ou iminência de casos positivos de Covid-19, com base nos endereços dos infectados que são fornecidos e divulgados pelo site do Ministério da Saúde, de modo a mapear áreas de risco em potencial e classificar o circuito da ciclovia em baixo,

médio e alto risco. É essencial para o planejamento dos serviços de saúde ter um diagnóstico de quais áreas das cidades têm menos acesso a equipamentos de saúde e de mobilidade. Com base nestes dados, seria possível utilizar a estrutura disponível de ciclovias e ciclofaixas interligando com praças, parques e complementando o sistema de vias disponível por meio de vias compartilhadas. Soma-se a isso o mapeamento de interligação com o máximo possível de outras atividades que geram aglomeração a exemplo das instituições de ensino fundamental, médio e superior. A partir desse trabalho é possível compor um sistema de vias integrado de movimento livre e desimpedido que evite aglomerações (Figura 6).



**Figura 6:** Construção de infraestrutura destinada aos ciclistas em Porto Alegre.

**Fonte:** Google Maps (2020c).

A mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa compreende uma proposta de aperfeiçoamento urbano factível para disponibilizar um sistema de circulação que integre os principais pontos de interesse. Relativo ao uso de bicicletas e considerando uma possível necessidade emergencial para a ampliação da estrutura disponível para seu uso seguro, a implantação de ciclofaixas torna-se uma alternativa rápida e econômica ao utilizar parte da própria via. Apesar de não haver a configuração de um espaço fisicamente separado como as ciclovias, pode-se aprimorar a segurança com o uso de pinturas, sinais de trânsito e isolamento parcial da área a partir da disposição de estruturas ao longo de seu perímetro. Em especial, as ciclofaixas podem ser uma alternativa interessante em locais caracterizados pelo volume de tráfego moderado ou baixo, reduzindo substancialmente o conflito entre os diferentes modais, além de servir como incentivo à utilização de alternativas mais sustentáveis.

Abaixo será demonstrado uma simulação de análise com base específica na relação sistêmica entre infraestruturas de ciclovias e ciclofaixas, praças, serviços de saúde e instituições de ensino. Cabe observar que os dados anteriormente elencados da saúde, censitários e de georreferenciamento, não foram incluídos nesta pesquisa devido ao seu recorte e escopo.

Durante a pandemia na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, foram inaugurados 54 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas. Além disso, será construído mais 1.300 metros de ciclovia na região dos bairros Praia de Belas, Cidade Baixa e no Centro Histórico. O projeto urbanístico também compreende a inserção de melhorias adicionais visando ampliar a acessibilidade, como a disposição de sinalização tátil, rampas de acessibilidade e a revitalização e criação de travessias seguras e qualitativas (MPA, 2020a). A iniciativa integra as ações do programa de mobilidade MobilIPOA, que organiza e disciplina os setores de transporte e circulação, objetivando elevar o uso de transportes individuais e coletivos para contribuir na redução efetiva dos congestionamentos e abreviar o tempo de viagem. Nesta temática, a EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) implantou um novo sistema de sinalização na Avenida Mauá, sendo inserida faixa exclusiva para ônibus e uma ciclovia próximo ao centro histórico da cidade (Figura 7). Assim, três faixas passam a ser destinadas aos carros e as outras duas faixas seriam destinadas ao transporte coletivo e aos ciclistas (PMPA, 2020).



**Figura 7:** Hierarquia do sistema de vias e os pontos de paradas de ônibus.

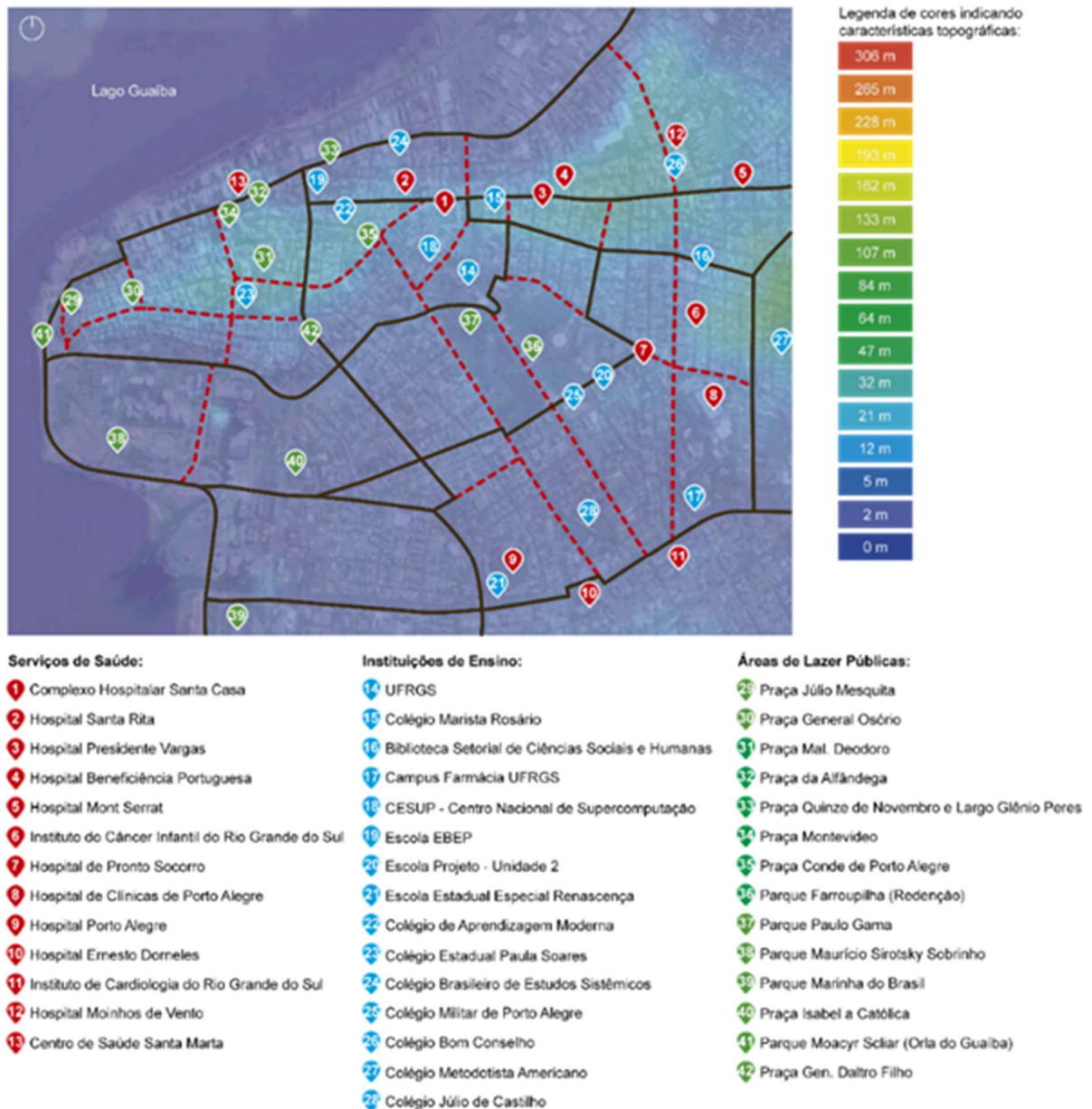
**Fonte:** Adaptado de OpenStreetMap (2021c); original dos autores, 2022).

A partir da análise dos trajetos disponibilizados pelo transporte público com ônibus na cidade de Porto Alegre, bem como o mapeamento dos pontos onde há paradas para acesso ou desembarque do sistema modal, pode-se constatar o potencial da área referente à integração entre o serviço público e o uso de bicicletas individuais, possibilitando ampliar a abrangência viável para sua utilização. Para estimular o tráfego de bicicletas, é necessário definir uma infraestrutura urbana que torne os ciclistas menos vulneráveis a acidentes e seus veículos menos suscetíveis a roubos e vandalismos, fornecendo segurança durante os períodos de circulação, estacionamento e guarda. Para tanto, é importante integrar esse modo de mobilidade urbana às demais redes de transporte, havendo instalações na proximidade dos transportes públicos que possibilitem armazenar os veículos não motorizados em locais controlados e protegidos de intempéries. Assim, torna-se viável combinar diferentes viagens para percorrer distâncias maiores de maneira menos poluente. Observa-se que, atualmente, ações e tomadas de decisões em Porto Alegre tendem a potencializar os deslocamentos por bicicleta, motivados pela elevação de infraestruturas disponíveis, pela oferta de serviços compartilhados e por uma conseqüente alteração da cultura em curso. Entretanto, o sistema cicloviário de vias estabelecido não conecta plenamente os pontos de interesse, necessitando de melhores estudos e aperfeiçoamento para que os usuários possam realizar suas viagens com segurança e flexibilidade.

De acordo com a publicação realizada no ano de 2018 pela organização Transporte Ativo (TA, 2015), também divulgada pela prefeitura na primeira versão do Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana (DMMP, 2018), os principais destinos dos ciclistas entrevistados na cidade eram: trabalho (81,4%), escola/faculdade (32,7%), compras (50,2%) e lazer (70,7%). Considerando tais dados, torna-se factível a simulação de análise com base específica na relação sistêmica entre praças, instituições de ensino e serviços de saúde, ainda reforçado pela gradual retomada das atividades relacionadas ao sistema de educação e flexibilização para o uso de espaços abertos públicos. Ainda segundo a análise dos dados divulgados, 80% dos entrevistados consideram fundamental a necessidade de qualificação das condições de circulação por bicicleta, abordando em especial o incremento da segurança e da fluidez do tráfego ao utilizar o modal. Dos entrevistados, aproximadamente 50% também afirmaram que a oferta de infraestrutura cicloviária compreende uma importante motivação para pedalar mais. Neste sentido, a abrangência da simulação de análise em Porto Alegre incorporou ainda as ciclovias e ciclofaixas existentes, de modo a propor complementos das rotas.

A definição de novos trechos destinados à circulação adequada de ciclistas considerou, como critério relevante, a continuidade dos trajetos já existentes, essenciais para conectar os usuários a serviços educacionais, unidades de saúde e áreas públicas de lazer. Uma rede integrada de ciclovias e ciclofaixas torna-se fundamental para qualificar a circulação na medida em que permite que as pessoas alterem seu fluxo de circulação, considerando o ponto de partida e o local de interesse onde pretende-se chegar. As novas rotas incluídas (Figura 8) compreendem prolongamentos e

conexões constituídas a partir da consideração das infraestruturas existentes, contribuindo ainda para a economia de recursos financeiros destinados à eficiência do sistema modal já implantado.



**Figura 8:** Simulação do sistema de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa em situação emergencial.

**Fonte:** Adaptado de OpenStreetMap (2021 d); Topographic; original dos autores (2022).

Uma pesquisa realizada pela Comissão Europeia (2000) demonstrou que a escolha pelo uso da bicicleta como meio efetivo de transporte está atrelada a fatores subjetivos e objetivos. Os subjetivos compreendem, dentre outros aspectos, o sentimento de segurança e o reconhecimento da bicicleta como meio de transporte, enquanto que os fatores objetivos são rapidez, topografia, clima e aspectos práticos. Nesse cenário, tendo-se ressaltado a viabilidade da proposta quanto às demais variáveis, outro importante critério considerado para a definição de novos trajetos com uso modal

misto em Porto Alegre compreendeu a topografia da área em estudo. Percebe-se que o segmento da cidade simulado apresenta características topográficas propícias para o uso da bicicleta, facilitando a adequação da infraestrutura a essa variável geográfica. Contudo, em locais que apresentem aspectos topográficos pouco benéficos para a potencialização do meio alternativo de deslocamento, o acesso ao transporte público adequado para a integração entre modais auxilia na amenização do impacto negativo deste fator, além de prover alternativas para a realização de viagens mais longas (SILVEIRA, 2010).

A flexibilização de percursos, a partir de uma rede completa de vias destinadas à circulação segura de bicicletas, também compreende-se como fator determinante para a maior distribuição dos usuários, evitando aglomerações indesejadas e adequando-se ao distanciamento social ideal para a não proliferação da doença. A inclusão de ampla diversidade de opções envolvendo os destinos globais considerados (serviços de saúde, educação e lazer), também contribui neste sentido ao disponibilizar acesso a múltiplas possibilidades envolvendo as atividades cotidianas. Assim, considera-se que a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa deve ser promovida com o objetivo de restabelecer gradativamente o deslocamento de pessoas nas cidades, fomentando as relações socioeconômicas com a necessária garantia de segurança à saúde pública.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A compreensão da complexidade do espaço urbano e de suas atividades inerentes torna-se essencial para democratizar o acesso às áreas de interesse, incluindo a mobilidade urbana como componente potencialmente capaz de atribuir qualidade de vida. Nesse sentido, torna-se possível elencar aspectos que demonstram benefícios do uso da bicicleta para o meio ambiente e urbano, para os ciclistas e para a administração pública. Entre esses benefícios, destaca-se a facilidade de acesso às áreas de interesse por meio de intervenções viárias, em sua maioria simples e de baixo custo, que promovem melhorias nas condições de mobilidade em consonância com as exigências de distanciamento social. Além disso, o uso da bicicleta contribui para a redução do número de veículos motorizados nas vias, diminuindo os conflitos de trânsito e favorecendo a melhoria dos índices ambientais.

A partir dos procedimentos metodológicos e decorrente da reflexão acerca dos resultados obtidos na simulação de análise realizada em Porto Alegre, pode-se constatar a viabilidade social e econômica para a implantação da mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa. Com a gradativa flexibilização das atividades em termos econômicos, sociais, culturais, o planejamento da mobilidade – seja ela por veículos públicos, particulares ou mesmo por meio peatonal – em sua extensão urbana e além da mesma, torna-se imprescindível. Mais do que uma ação regulamentadora em termos estritamente governamentais que pretende estabelecer parâmetros de movimento,

acessibilidade e sustentabilidade, a implantação de um plano de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa é também uma ação cujo âmbito é tornar o deslocamento de pedestres e veículos uma atividade no qual as singularidades do local sejam aparentes em termos sociais, econômicos e ambientais, considerando ainda circunstâncias habituais e de exceção de modo a servir de parâmetro à tomada de decisão assertiva de gestores e planejadores urbanos.

A partir da simulação de análise realizada na cidade de Porto Alegre, demonstra-se que a mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa é capaz de prover um sistema de vias provisório emergencial para a fluidez do transporte não-motorizado, considerando especificamente a relação sistêmica entre infraestruturas de ciclovias e ciclofaixas, praças, serviços de saúde e instituições de ensino. Tal condição impacta diretamente na mobilidade, mas modifica indiretamente paradigmas em relação ao uso das bicicletas nas cidades brasileiras, ação que gera maior segurança ao evitar aglomeração e operacionalizar o deslocamento.

## REFERÊNCIAS

- ALBANO, João Fortini. **Vias de Transporte**. São Paulo: Bookman, 2004.
- BECK, Ulrich. **Risk society - towards a new modernity**. V. 17 of Published in Association with Theory, Culture & Society. Sage Publications (CA), 1992.
- BRASUELL, James. Denver, **Minneapolis lideram nação em ruas abertas para resposta covid**. 2020. Disponível em: <https://www.planetizen.com/news/2020/04/108991-denver-minneapolis-lead-nation-open-streets-covid-response>. Acesso em: 16 jun. 2021.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios e Perspectivas**. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9186/1/Mobilidade%20urbana.pdf>. Acesso em: 10 out. 2021.
- COELHO, Flávio et al. **Assessing the potential impact of Covid-19 in Brazil: mobility, morbidity and the burden on the Health Care System**. 2020. DOI: doi: <https://doi.org/10.1101/2020.03.19.20039131>. Acesso em: 10 out. 2021.
- COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro. Luxemburgo, Serviços das Publicações Oficiais das Comunidades Européias**. 2020. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/cycling1.pdf>. Acesso em: 30 out. 2021.
- DIAS, Marco Aurélio. **Logística, Transporte e Infraestrutura: Armazenagem, Operador Logístico, Gestão Via TI e Multimodal**: Armazenagem, Operador Logístico, Gestão via TI, Multimodal. São Paulo: Atlas, 2013.
- DMMP, **Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana**. Primeira versão, 2018. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu\\_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/Relatorio\\_PMU\\_Diagnostico\\_da\\_Mobilidade\\_0.pdf](https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/Relatorio_PMU_Diagnostico_da_Mobilidade_0.pdf). Acesso em: 16 jun. 2021.

FREEPIK. **Criação de faixas para ciclovias.** Disponível em: [https://br.freepik.com/fotos-gratis/ciclovias-com-sinal-entre-a-grama-verde\\_4624909.htm#query=ciclovias&position=1&from\\_view=search](https://br.freepik.com/fotos-gratis/ciclovias-com-sinal-entre-a-grama-verde_4624909.htm#query=ciclovias&position=1&from_view=search). Acesso em: 22 jan. 2022.

FREITAS, Carlos Machado de; CARVALHO, **Mauren Lopes de. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis.** Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/csc/v17n6/v17n6a24.pdf>. 2012. Acesso em: 15 out. 2021.

GARCIAS, Carlos Mello; BERNARDI, Jorge Luiz. **As funções sociais da cidade.** In: **Revista Direitos Fundamentais e Democracia.** vol. 4, 2008.

Google Maps. **Mapa Ciclovitário de Bogotá com adição de infraestrutura temporária.** Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1,+Col%C3%B4mbia/@4.6486259,-74.2478966,47563m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-74.072092>. Acesso em: 20 out. 2021a.

Google Maps. **Mapa Ciclovitário de Filadélfia com adição de infraestrutura temporária.** Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Filad%C3%A9lfia,+PA,+EUA/@40.0026767,-75.258115,36554m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x89c6b7d8d4b54beb:0x89f514d88c3e58c1!8m2!3d39.9525839!4d-75.1652215>. Acesso em: 20 out. 2021b.

Google Maps. **Construção de infraestrutura destinada aos ciclistas em Porto Alegre.** Disponível em: [https://www.google.com/maps/@-30.0364746,-51.2413941,3a,75y,207.99h,82.28t/data=!3m6!1e1!3m4!1sMPE5I5EqSi8TITG\\_84qJBq!2e0!7i16384!8i8192](https://www.google.com/maps/@-30.0364746,-51.2413941,3a,75y,207.99h,82.28t/data=!3m6!1e1!3m4!1sMPE5I5EqSi8TITG_84qJBq!2e0!7i16384!8i8192). Acesso em: 22 jun. 2021c.

Google Maps. **Simulação do sistema de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa em situação emergencial.** Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Porto+Alegre,+RS/@-30.1084987,-51.3172291,41281m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x95199cd2566acb1d:0x603111a89f87e91f!8m2!3d-30.0368176!4d-51.2089887>. Acesso em: 10 abr. 2021d.

JGZH, Jornal Gaúcha ZH. **Para evitar contágio da Covid-19, Reino Unido terá incentivo a ciclismo e caminhadas. 2020.** Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/mundo/noticia/2020/05/para-evitar-contagio-da-covid-19-reino-unido-tera-incentivo-a-ciclismo-e-caminhadas-cka05psl702lx01ql910gdxbv.html>. Acesso em: 22 jun. 2021.

JUNIOR, Orlando Alves dos Santos.; MONTANDON, Daniel Todtmann. **Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

MPA, Mobilidade Porto Alegre. **Ciclovias chegam aos 54 quilômetros em Porto Alegre. 2020a.** Disponível em: <https://mobilidadeportoalegre.com.br/ciclovias-chegam-aos-54-quilometros-em-porto-alegre/>. Acesso em: 07 jul. 2021.

MPA, Mobilidade Porto Alegre. **Construção de infraestrutura destinada aos ciclistas em Porto Alegre. 2020b.** Disponível em: <https://mobilidadeportoalegre.com.br/ciclovias-chegam-aos-54-quilometros-em-porto-alegre/>. Acesso em: 24 out. 2021.

MOBILIZE, Mobilidade Urbana Sustentável Brasil. **Paris limita carros, amplia ciclovias e abre ruas para pedestres. 2020a.** Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12094/paris-limita-carros-amplia-ciclovias-e-abre-ruas-para-pedestres.html>. Acesso em: 30 jul. 2021.

MOBILIZE, Mobilidade Urbana Sustentável Brasil. **Google Maps lança recurso para evitar aglomeração no transporte público. 2020b.** Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12151/google-maps-lanca-recurso-para-evitar-aglomeracao-no-transporte-publico.html>. Acesso em: 30 jul. 2021.

NYT, New York Times. **A Surge in Biking to Avoid Crowded Trains in N.Y.C.** Disponível em: <https://www.nytimes.com/2020/03/14/nyregion/coronavirus-nyc-bike-commute.html>. Acesso em: 16 jun. 2021.

NYT, New York Times. **Amplio uso do programa Citi Bike em Nova York. 2020b.** Disponível em: <https://www.nytimes.com/2020/03/14/nyregion/coronavirus-nyc-bike-commute.html>. Acesso em: 22 out. 2021.

OPENSTREETMAP. **Mapa Cicloviário de Bogotá com adição de infraestrutura temporária. Disponível em:** <https://osm.org/go/YJ5h23m-?layers=Y>. Acesso em: 20 out. 2021a.

OPENSTREETMAP. **Mapa Cicloviário de Filadélfia com adição de infraestrutura temporária. Disponível em:** <https://osm.org/go/ZcjTBvB-?layers=Y>. Acesso em: 20 out. 2021b.

OPENSTREETMAP. **Hierarquia do sistema de vias e os pontos de paradas de ônibus. Disponível em:** [https://osm.org/go/M5uSF6\\_U-?layers=T](https://osm.org/go/M5uSF6_U-?layers=T). Acesso em: 10 abr. 2021c.

OPENSTREETMAP. **Simulação do sistema de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa em situação emergencial.** Disponível em: <https://www.openstreetmap.org/#map=14/-30.0370/-51.2331>. Acesso em: 10 abr. 2021d.

PMPA, **Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Avenida Mauá terá faixa exclusiva de ônibus e ciclovia.** Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/avenida-maua-tera-faixa-exclusiva-de-onibus-e-ciclovias>. Acesso em: 30 out. 2021.

PEREIRA, Rafael et al. **Mobilidade urbana e o acesso ao sistema único de saúde para casos suspeitos e graves de covid-19 nas vinte maiores cidades do Brasil.** Nº14. Dirur. Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais. 2020. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/200408\\_nota\\_tecnica\\_14\\_dirur.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200408_nota_tecnica_14_dirur.pdf). Acesso em: 10 abr. 2021.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia difusão e adaptação de modelos urbanos. 2011.** Disponível em: [https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/5377/1/Europa%20Franca%20e%20Bahia\\_2ed\\_RI.pdf](https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/5377/1/Europa%20Franca%20e%20Bahia_2ed_RI.pdf). Acesso em: 08 jun. 2021.

PIXABAY. **Amplio uso do programa Citi Bike em Nova York.** Disponível em: <https://pixabay.com/pt/photos/broadway-times-square-ruas-tr%C3%A1fego-5813302/>

Acesso em: 22 jan. 2022a.

PIXABAY. **Faixas destinada ao deslocamento seguro de ciclistas.** Disponível em: <https://pixabay.com/pt/photos/ponte-ciclovias-paisagem-urbana-6931102/>. Acesso em: 22 jan. 2022b.

PORTUGAL, Licínio da Silva et al. **Planejamento estratégico da mobilidade urbana sustentável: um procedimento simples baseado em três etapas. ANTP. Revista dos Transportes Públicos, Ano 41. 2º Quadrimestre.** 2019. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/7/29/rtp152-e.pdf>. Acesso em: 27 set. 2021.

USE **the sidewalk or parking lane for your business.** 2020. Disponível em: <https://sf.gov/use-sidewalk-or-parking-lane-your-business>. Acesso em: 16 jun. 2021.

SILVA, Mário Sérgio Silva da. **O uso de bicicletas como modal para a mobilidade urbana no município de Castanhal, estado do Pará.** 2017. Disponível em: <https://docplayer.com.br/54422218-O-uso-de-bicicletas-como-modal-para-a-mobilidade-urbana-no-municipio-de-castanhal-estado-do-para-1-mario-sergio-silva-da-silva.html>. Acesso em: 27 set. 2021.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da. **Mobilidade Sustentável: A Bicicleta como um Meio de Transporte Integrado.** 2010. Disponível em: [http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe\\_m/MarianaOliveiraDaSilveira.pdf](http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/MarianaOliveiraDaSilveira.pdf). Acesso em: 20 out. 2021.

SUSTENTARQUI. **Faixas destinada ao deslocamento segura de ciclistas.** 2020a. Disponível em: <https://sustentarqui.com.br/cidades-vaio-priorizar-pedestres-e-ciclistas-pos-pandemia/>. Acesso em: 22 out. 2021.

SUSTENTARQUI. **Criação de faixas para ciclovias.** 2020b. Disponível em: <https://sustentarqui.com.br/cidades-vaio-priorizar-pedestres-e-ciclistas-pos-pandemia/>. Acesso em: 23 out. 2021.

TRANSPORTE ATIVO. **Perfil do Ciclista Brasileiro.** 2015. Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/perfil.pdf>. Acesso em: 15 out. 2021.

TOPOGRAPHIC. **Simulação do sistema de mobilidade urbana integrada, diversificada e adaptativa em situação emergencial.** Disponível em: <https://pt-br.topographic-map.com/maps/gn3b/Porto-Alegre/>. Acesso em: 10 abr. 2021d.

VASCONCELOS, Eduardo. **Transporte urbano, espaço e equidade - Análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

WRAY, Sarah. **South Korea to step-up online coronavirus tracking.** 2020. Disponível em: <https://www.smartcitiesworld.net/news/news/south-korea-to-step-up-online-coronavirus-tracking-5109>. Acesso em: 01 jul. 2021.

WRI Brasil, World Resources Institute. **Mapa Cicloviário de Bogotá com adição de infraestrutura temporária.** Disponível em: [https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/bicicletas-tem-papel-crucial-na-resiliencia-das-cidades-durante-crise-da-covid-19?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/bicicletas-tem-papel-crucial-na-resiliencia-das-cidades-durante-crise-da-covid-19?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br). Acesso em: 20 out. 2021a.

WRI Brasil, World Resources Institute. **Mapa Cicloviário de Filadélfia com adição de infraestrutura temporária.** Disponível em: [https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/bicicletas-tem-papel-crucial-na-resiliencia-das-cidades-durante-crise-da-covid-19?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/bicicletas-tem-papel-crucial-na-resiliencia-das-cidades-durante-crise-da-covid-19?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br). Acesso em: 20 out. 2021b.

**A LEI DO INQUILINATO À LUZ DO DIREITO À MORADIA<sup>1</sup>****THE TENANT LAW IN THE LIGHT OF THE RIGHT TO HOUSING  
LA LEY DE INQUILINOS ANTE LA LUZ DEL DERECHO A LA VIVIENDA**Gisela Baptista Tibiriçá<sup>2</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p95-109

**Resumo**

O artigo propõe debater a revisão da Lei do Inquilinato no contexto de um Programa Nacional de Locação Social (PNLS) no Brasil. Dada a relevância do atual cenário de aprofundamento do déficit habitacional, especificamente no componente de ônus excessivo de aluguel urbano, busca-se incentivar a participação do setor privado na Locação Social. A pesquisa aponta que um PNLS coordenado pelos diferentes níveis de governo, por meio de estratégias diversificadas e colaboração privada, revela-se uma alternativa factível para a materialização do direito social à moradia.

**Palavras-chave:** Locação social; Direito à moradia; Déficit habitacional; Lei do Inquilinato; Iniciativa privada.

**Abstract**

The article proposes to debate the review of the Tenancy Law in the context of a National Social Rental Program (PNLS) in Brazil, given its relevance in the current scenario of deepening housing deficit, in the excessive burden component of urban rent, in order to encourage the participation of the private sector in Social Leasing. The research points out that a PNLS coordinated by different levels of government, through diversified and targeted strategies with private collaboration, proves to be a feasible alternative towards the materialization of the social right to housing.

**Keywords:** Social Rental; Right to Housing; Housing Deficit; Tenancy Law; Private Initiative.

**Resumen**

El artículo propone debatir la revisión de la Ley de Arrendamientos en el contexto de un Programa Nacional de Alquiler Social (PNLS) en Brasil, dada su relevancia en el escenario actual de profundización del déficit habitacional, en el componente de carga excesiva del alquiler urbano, con el fin de fomentar la participación del sector privado en el Arrendamiento Social. La investigación señala que un PNLS coordinado por diferentes niveles de gobierno, a través de estrategias diversificadas y focalizadas con la colaboración privada, resulta ser una alternativa viable hacia la materialización del derecho social a la vivienda.

**Palabras clave:** Alquiler Social; Derecho a la Vivienda; Déficit de Vivienda; Ley de Arrendamiento; Sector Privado.

---

<sup>1</sup> Este artigo toma por base o trabalho de conclusão do curso de Pós-Graduação lato sensu em Direito Imobiliário e Notarial pela Escola Superior de Advocacia, da Ordem dos Advogados do Brasil (ESA-OAB).

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, Bacharela em Direito pela Faculdade Integrada Metropolitana de Campinas, Pós-Graduada em Direito Municipal pela Escola Paulista de Direito, Pós-Graduada em Direito Imobiliário e Notarial pela Escola Superior de Advocacia - OAB, Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Doutoranda em em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, advogada concursada da COHAB-Campinas. Email: gitibirica@yahoo.com.br

## INTRODUÇÃO

Como cedição, a Locação Social não faz parte da tradição brasileira no que diz respeito a programas de acesso à habitação, notadamente no segmento da população caracterizado como de interesse social (baixa renda), no qual a oferta é de predomínio informal.

Não há em voga uma política nacional estruturada de efetivação do direito social à moradia (Art. 6º da Constituição Federal/88), o qual requer, na contemporaneidade, uma interpretação extensiva para além dos modelos convencionais de enfrentamento do déficit habitacional atrelados ao direito real de propriedade (aquisição de casas), que se mostraram precários e insuficientes ao longo do tempo e espaço.

Nesse sentido, programas de Locação Social que assegurem o direito à moradia, mas de forma desvinculada do direito de propriedade - de implementação consolidada no mundo ocidental, a citar França, Inglaterra, Alemanha, Portugal e Estados Unidos -, colaboram para a redução do déficit habitacional, visto que provisionam residências justamente para a população vulnerável que encontra maior dificuldade de conseguir financiamento no mercado imobiliário formal, minimizando os efeitos da gentrificação (periferização da cidade), além de apresentar vantagens e benefícios adicionais na economia (promoção de empregos) e na requalificação dos centros urbanos (BENATI, 2019; KOHARA; FERRO, 2015).

As experiências pátrias de Locação Social implementadas nos últimos anos cingem-se à iniciativa local (municipal ou estadual), de caráter pontual, parcial e/ou emergencial, não obstante constituírem-se uma alternativa fundamental de acesso ao mercado, pois representam uma oferta flexível, adaptável, de solução habitacional (BID, 2021).

Imprescindível, pois, a elaboração e implementação de um Programa Nacional de Locação Social - PNLs compreendendo estratégias diversificadas, concatenadas e direcionadas em múltiplas frentes de atuação, a fim de melhor atingir seus objetivos e metas, a exemplo do investimento privado, com vistas a aumentar a oferta de moradias de aluguel para as famílias de baixa renda.

Para tanto, um dos caminhos factíveis diz respeito à revisão da legislação vigente regulamentadora do assunto, a qual deve incluir a lei marco do inquilinato no país: Lei Federal n. 8.245/91: dispõe sobre as locações dos imóveis urbanos e os procedimentos a elas pertinentes (BRASIL, 1991).

O presente artigo tem como intuito, pois, apresentar recomendações de ordem jurídica direcionadas à alteração da referida Lei n. 8.245/91, mediante propostas de inclusão de dispositivos específicos para incentivar a Locação Social pelo setor privado, a fim de proporcionar maior confiança e segurança jurídica (à tríade locatário, poder público e locador) no âmbito de programas com este viés delineados pelas administrações públicas estaduais e/ou municipais, em suas respectivas esferas de atuação.

Utilizando como método de pesquisa a revisão bibliográfica, pretende-se apresentar dados, elementos, argumentos e informações que corroborem a assertiva de que a instituição de um Programa Nacional de Locação Social - PNLs coordenado pelos diferentes níveis de Governo (federal e municipal, principalmente) e que inclua a participação do setor privado mediante a promoção de incentivos e regras claras/ objetivas, compreende uma estratégia com alto potencial de eficácia e efetividade no combate ao déficit habitacional no seu componente mais expressivo no país, qual seja, o ônus excessivo com o aluguel, que afeta mais duramente as famílias com menor renda, de até 3 salários mínimos.

Vale dizer, em outras palavras, que esse conjunto abrangente e articulado de ações no contexto de revisão da Lei n. 8.245/91 pode compor, portanto,

[...] uma política federal integrada de apoio e fomento à constituição de um mercado dinâmico de locação social no país, valorizando o investimento privado em diversas escalas, favorecendo o melhor aproveitamento do tecido urbano e, sobretudo, promovendo a acessibilidade (affordability) para famílias que hoje compõem o déficit habitacional por ônus excessivo (BID, 2021, p. 78).

### **DA IMPORTÂNCIA DE UMA POLÍTICA NACIONAL DE LOCAÇÃO SOCIAL ARTICULADA COM OS PROGRAMAS MUNICIPAIS**

Atualmente, o conceito mais completo de déficit habitacional no país é o da Fundação João Pinheiro (FJP) que se dá pela soma de cinco (sub) componentes: domicílios rústicos; domicílios improvisados; unidades domésticas conviventes déficits; domicílios identificados como cômodos; e domicílios identificados com ônus excessivo de aluguel urbano (FJP, 2023).

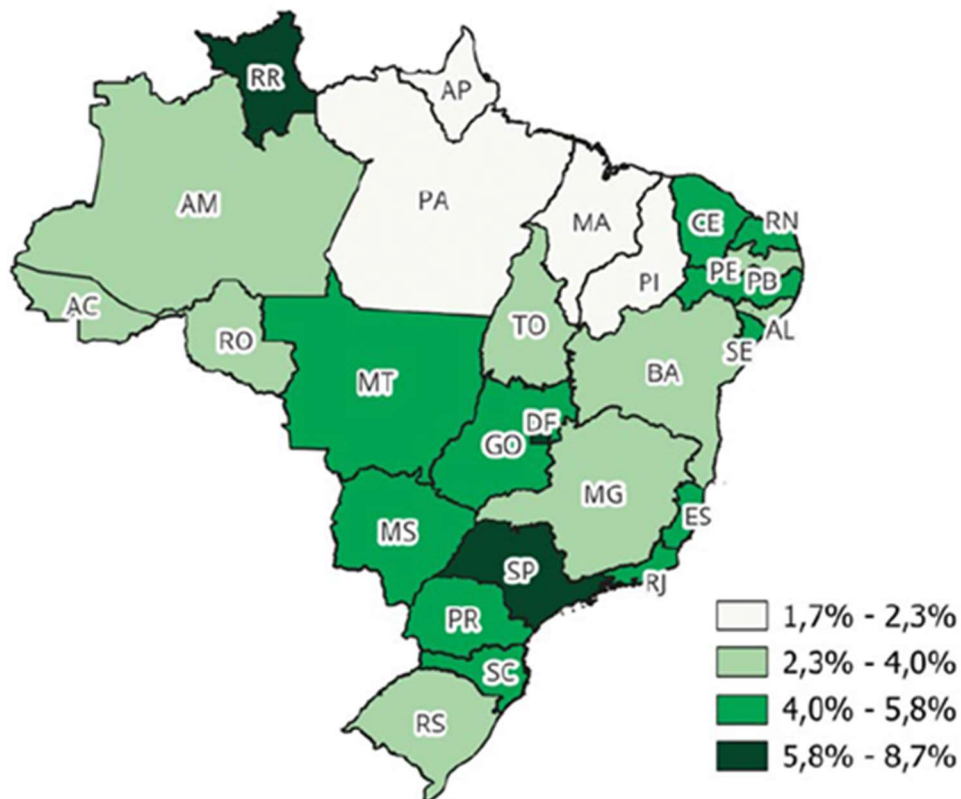
No que concerne ao “ônus excessivo com aluguel” (quando o valor pago com aluguel é igual ou maior que 30% do rendimento domiciliar), os dados da Síntese de Indicadores Sociais (SIS) divulgada recentemente (dez/2023) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) demonstra que em 2022 ele atingiu 23,3% da população brasileira residente em domicílios alugados, o que equivale a pouco mais de 9 milhões e 500 mil pessoas, considerando o número total de habitantes (população = 203.080.756 pessoas), conforme Censo Demográfico 2022 (IBGE, 2023; IBGE, 2023a). Segundo, ainda, tais pesquisas, “essa vulnerabilidade atinge mais à mulher sem cônjuge com filho de até 14 anos (14,2%), as pessoas que residem em arranjos unipessoais (9,6%) e a população de menores rendimentos (9,7%)” (IBGE, 2023).

Trata-se de um número expressivo reflexo de uma problemática estrutural brasileira agravada com o passar dos anos vez que, não obstante os domicílios próprios ainda predominarem no país representando 64,6% do total da população, este percentual vem caindo continuamente desde 2016, quando iniciada a série, pelo IBGE, dos estudos relativos aos indicadores sociais da população (IBGE, 2023).

Ademais, há que se considerar que do total apurado de domicílios próprios, cerca de 13,5% não têm documentação, ou seja, encontram-se irregulares perante o Serviços Notarias e Registrais pátrios e fora do mercado imobiliário formal.

Mais preocupante ainda é o fator da desigualdade presente nesses indicadores, porquanto entre a população mais pobre - na classe dos 20% com menores rendimentos no país - 65,4% não possuem casa própria, sendo que quanto à minoria remanescente que detém o título de "proprietário", 18,5% vivem sem documentação, em situação de irregularidade, portanto (IBGE, 2023). Segundo os analistas do IBGE, a inexistência de documentação aponta que os moradores de baixa renda convivem com algum grau de vulnerabilidade e insegurança de posse, situação esta que adquire proporções maiores entre a população preta ou parda (12,3%) e entre as mulheres sem cônjuge com filho de até 14 anos (10,9%) (IBGE, 2023).

Outro dado de destaque divulgado no âmbito desses estudos atesta que - ao contrário do que se poderia pensar -, o "ônus excessivo com aluguel" é mais frequente entre a população mais pobre dos estados com rendimento mais alto, a exemplo do Estado de São Paulo, conforme ilustrado na Figura 1.



**Figura 1:** Proporção da população residindo em domicílios com ônus excessivo com aluguel, por Unidades da Federação - 2022.

**Fonte:** IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2022 (IBGE, 2023, p. 91).

Dessarte, ante o atual quadro de aprofundamento do déficit habitacional no país em pleno século XXI, notadamente em seu componente “ônus excessivo com aluguel”, salta aos olhos a necessidade de uma injeção de ações e intervenções socio-urbanísticas, jurídicas e financeiras sob o guarda-chuva de uma política pública abrangente a cargo do governo federal, no formato de um Programa Nacional de Locação Social – PNLs apto a combater essa parcela crescente do déficit, “[...] justificando-se a atuação do Estado com o direcionamento de recursos subsidiados, contribuindo para o equacionamento desse grave passivo social” (BID, 2021, p. 36).

Vale lembrar que é competência material da União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação [...]” (Art. 21, XX, da CRFB/88), bem como legislar privativamente sobre direito civil (ramo do direito privado que engloba o Código Civil, incluindo as relações de locação de coisas entre as pessoas, assim como a lei especial do inquilinato – Lei n. 8.245/91, que disciplina as locações dos imóveis urbanos em território nacional) e concorrentemente sobre direito urbanístico, cabendo-lhe dispor, nesta seara, sobre normas gerais (Art. 22, I c/c Art. 24, I e § 1º, ambos da CRFB/88).

Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o baixo aproveitamento do mercado formal de aluguel para a faixa de renda de interesse social (pessoas pobres, com prioridade para as com renda familiar de até 3 salários mínimos), decorre não só da capacidade de pagamento das famílias aos preços comerciais, como também do “baixo interesse por parte de investidores e incorporadores nesse mercado, em função da insuficiência de demanda efetiva e de recursos perenes de subsídios” (BID, 2021, p. 36). Assim, nota-se o quão se mostra relevante a edição e a implementação de um PNLs de longo prazo (sólido), o qual poderia atuar no saneamento dos fatores retromencionados.

Nesse trilhar, consoante o BID (2021) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2015), há uma cultura consolidada de planos e programas desta natureza em diversos países espalhados ao redor do mundo ocidental que traduzem experiências internacionais exitosas, a citar nações dos continentes americano (Estados Unidos e Uruguai, dentre outros) e europeu (Holanda, Suécia, Reino Unido, Áustria, Dinamarca, França, Alemanha, Irlanda, Bélgica, Itália, Finlândia e Luxemburgo).

Cabe pormenorizar as iniciativas na Itália em razão de sua proximidade com o pacto federativo pátrio, cujo princípio fundamental preleciona ser a República Federativa do Brasil formada pela união indissolúvel dos Estados, Municípios e do Distrito Federal, constituindo-se um Estado Democrático de Direito, razão pela qual a Carta Magna conferiu aos municípios<sup>3</sup> uma autonomia condizente com o seu papel como ente federado, com competências próprias, nos moldes da organização político-administrativa do país por ela delimitada em seus dispositivos constitucionais (Art. 1º c/c Art. 18, ambos da CRFB/88).

Com efeito, na Itália cuida-se de um modelo de locação social alicerçado na construção/manutenção de um parque locatício de habitações sociais gerido há mais de um século por entidades que

trabalham de forma articulada com o poder público, que realiza a seleção dos beneficiários conforme faixa de renda (IPEA, 2015). Nesse contexto, os municípios exercem um papel preponderante, na medida em que são responsáveis pelas seguintes atribuições essenciais à implementação desta política, com destaque para sua atuação junto às parcerias público-privadas (PPPs), cada vez mais presentes, através da criação de Sociedades de Economia Mista (SEMs) e de Sociedades de Transformação Urbana (STUs), quais sejam:

[...] definição da organização; da regulação do uso do território (elaboração do Plano Regulatore Generale - Planos de Regulação Geral - PRG), elaboração dos planos locais e de aplicação dos recursos regionais e centrais; promoção de programas de reabilitação urbana (PRU); elaboração dos programas integrados (PIs) das parcerias público-privadas; criação das STUs e de outros órgãos para a gestão dos programas; e promoção de projetos financiados por recursos privados, além da estruturação da demanda para os programas e projetos habitacionais (IPEA, 2015, p. 24, grifos da autora).

Vê-se, portanto, que em Estados Democráticos de Direito, como o Brasil, ora composto por entes federados autônomos, não basta uma política nacional centralizadora no que tange a programas habitacionais, como a Locação Social, pois necessitam da liderança dos municípios para sua efetiva implementação - até mesmo para gerenciar os subsídios federais - através da articulação com os respectivos programas locais, incentivando-os em sintonia com sua dinâmica e características próprias, pois são estes entes os mais próximos da cultura, das particularidades, dos problemas da realidade. Enfim, das cidades, ao manterem relação direta com seus moradores e transeuntes, constituindo o local de fato da concretização dos planos e programas voltados ao bem-estar e à qualidade de vida da população residente, onde todas as ações e intervenções são materializadas em nome de suas funções sociais (Art. 182, da CRFB/88) e do meio ambiente ecologicamente equilibrado (Art. 225, da CRFB/88).

A constatação desta assertiva pode ser corroborada em diversos municípios brasileiros, os quais, muito embora à míngua de um Plano Nacional, já contam com programas/projetos reguladores da Locação Social que caminham na linha de diminuir o déficit habitacional do país (quantitativo e qualitativo), notadamente em seu componente ônus excessivo com aluguel.

A título ilustrativo, traz-se à lume o Programa de Locação Social do município de São Paulo (PLS), instituído em 2002 pela Resolução n. 23 do Conselho do Fundo Municipal de Habitação, administrado conjuntamente pela SEHAB e COHAB/SP, sendo considerado hoje a iniciativa de maior porte desse gênero no país ao apresentar, já em 2017, uma diversificação de moradores do contrato (51%), sendo que, apesar de ainda apresentar uma taxa de inadimplência (53%), esta não se traduziu em nenhum processo de despejo até 2021 (BID, 2021).

Campinas/SP, por seu turno, em que pese sua importância no Estado de SP, enquanto uma metrópole com boa qualidade de vida e relevante polo tecnológico, de pesquisas e educacional, atrativo de serviços, comércio e negócios, ainda não dispõe de um plano/programa de Locação

Social. Não obstante, encontra-se em trâmite na Câmara Municipal, o Projeto de Lei Complementar (PLC) n. 03/23 (CAMPINAS, 2023), de autoria do vereador, arquiteto e urbanista, Paulo Gaspar, que disciplina esta matéria, o qual prevê, à semelhança de São Paulo, a gestão do Programa pela SEHAB, cabendo à COHAB/CP a sua operacionalização e implementação (Art. 10), bem como a integração das parcerias colaborativas entre agentes públicos e privados, além da celebração de convênios com os governos federal e estadual com a possibilidade de repasse de recursos, subsídios esses que também poderão advir de programas da União e do Estado de SP voltados à população de baixa renda (Art. 4º, VII e VIII; Art. 5º, I; Art. 6º II, III e XII).'

Em suma, salienta Acioly Jr. (2020) que os municípios ganham cada vez mais protagonismo a nível planetário na luta pela provisão habitacional, em razão, justamente, de sua aptidão para a governança do território e da atuação nacional-local em políticas públicas, vale dizer:

Os estudos de Jane Jacobs no século passado e mais recentemente do Banco Mundial e da ONU-Habitat evidenciam a cidade como o motor de desenvolvimento. [...] A gestão do território da cidade evidencia a importância dos governos municipais, sua capacidade institucional, e da capacidade de liderança de seus governantes para definir uma visão de cidade que ofereça oportunidades para todos sem que comprometa a qualidade do ambiente natural onde se insere, e colocar em marcha políticas, programas, projetos e ações para materializá-las num futuro próximo (ACIOLY JR., 2020, grifos da autora).

## **DA INICIATIVA PRIVADA COMO AGENTE FOMENTADOR DA LOCAÇÃO SOCIAL NO PAÍS**

Como visto, o déficit habitacional é produto, dentre outros fatores, da dificuldade de acesso à moradia por parte da população de baixa renda que remanesce à margem do mercado formal. O investimento significativo em programas habitacionais patrocinados pelo governo federal nas últimas três décadas, como o "Programa Minha Casa, Minha Vida" (PMCMV), pautados unicamente na construção de novas unidades habitacionais como solução às demandas das pessoas com poucos recursos, se mostraram insuficientes ao longo do tempo, vez que conforme se comprova dos últimos dados censitários (IBGE, 2023), o déficit habitacional não só não diminuiu no país, como continua numa escalada crescente.

Trata-se, além do mais, de um passivo de repercussão mundial, consoante denuncia o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em seu recente trabalho de pesquisa intitulado "Habitação de interesse social no Brasil: Propostas sobre Locação Social", in verbis:

A falta de moradia digna é um problema grave, que afeta boa parte da população no mundo e constitui um dos problemas mais urgentes da América Latina e Caribe (ALC), região que apresenta um déficit quantitativo elevado, atingindo aproximadamente 6% das famílias, e um déficit qualitativo ainda mais expressivo com famílias residindo em imóveis com problemas edilícios, ausência de infraestrutura básica e/ou precariamente inseridos no contexto urbano (BID, 2021, p. 23, grifos da autora).

Esse quadro exige, portanto, medidas, intervenções e ações contundentes e urgentes para além dos modelos convencionais atrelados ao direito de propriedade (aquisição de novos imóveis) com base no princípio da diversificação das ofertas habitacionais, o qual reclama uma grande transformação – principalmente no Brasil – dos sistemas e políticas de financiamento, “a fim de atrair mais participantes do setor privado para o mercado residencial” (BID, 2021, p. 23), tendo em vista que no sistema econômico capitalista, a terra e suas acessões por construção (habitações, por exemplo; v. Art. 1.248, V, do Código Civil) são vistas como produtos comercialmente negociáveis, sendo que, ainda que a moradia se constitua um direito social constitucionalmente assegurado a todos (Art. 6º, caput, da CRFB/88), ela não se desvincula de seu aspecto econômico concernente à demanda sob o jugo da “lei” da oferta e da procura (PEREIRA; PALLADINI, 2018).

Soma-se a isto a agravante de que aqui no país há uma histórica escassez de recursos públicos para investimento em programas de interesse coletivo/social, além da falta de continuidade das poucas experiências de aluguel tentadas pelo poder público através de parque próprio, razões pelas quais “o apoio à iniciativa privada para produção e gestão das habitações de locação social aparece como uma alternativa muito relevante, e experiências e projetos recentes mostram que é possível” (BID, 2021, p. 44).


Desta feita, com o intuito de atender às famílias mais necessitadas, a idealização do PNLS não pode prescindir de estratégias “de apoio a iniciativas locais de fomento à disponibilização de moradia com níveis de aluguel compatíveis com a renda desse público-alvo” (BID, 2021, p. 41) por intermédio de vários instrumentos de estímulo direcionados à “oferta (produção/disponibilização de imóveis para locação social) e à demanda (acessibilidade do público-alvo aos imóveis a condições favoráveis)” (BID, 2021, p. 41). Para tanto, no que tange ao apoio à oferta, mister a incorporação neste programa piloto nacional, de instrumentos que viabilizem o auxílio à produção local de imóveis destinados à Locação Social por pessoa jurídica privada, entes da sociedade civil, ou por meio das Parcerias Público-Privadas - PPPs (BID, 2021).

Tanto as experiências internacionais quanto as locais/pontuais, espalhadas no território brasileiro por diversos municípios, demonstram que este é um caminho promissor enquanto uma das opções factíveis a serem somadas às demais estratégias de modelagem de um PNLS apto a estimular o aluguel social, tornando-o economicamente sustentável, a citar, a criação de empresas públicas para habitação, como ocorre na França (IPEA, 2015).

Quanto à colaboração da iniciativa privada e a construção das mencionadas PPPs no contexto da Locação Social, como forma, inclusive, de administrar o financiamento e a montagem de parques habitacionais para aluguel acessíveis à população de baixa renda, merece realce sua ampla (e consagrada) utilização pelos países europeus (BID, 2021): Áustria, Dinamarca, França e Alemanha (mesclam ambas as modalidades: pública e privada em seus programas de oferta de aluguel social),

além de Irlanda, Bélgica, Itália, Finlândia e Luxemburgo (estes, com participação majoritária do setor privado na oferta de aluguel social).

E no Brasil, cabe destacar três experiências e modelagens para Locação Social envolvendo explícita (ou implicitamente) as PPPS identificadas pelo BID recentemente (BID, 2021) nos municípios de São Paulo, Sorocaba/SP e Campinas/SP (projeto conjunto da incorporadora Magik, da Securitizadora Gaia da Din4mo e de Tozzini Freire Advogados, modelagens do Instituto Votorantim e do Programa Aproxima), cujas respectivas descrições seguem sintetizadas nas Figuras 2, 3 e 4, assim como seus pontos mais relevantes abordados na Tabela 1 comparativa.



### Projeto do Instituto Votorantim

O modelo consiste em oferecer moradia como aluguel para público misto de renda em zonas urbanas, provendo gestão do condomínio e social e alavancando serviços para receita adicional.

- Apartamentos de 32 a 49 m<sup>2</sup>, com 42% das unidades destinados ao aluguel social (sendo 30% até 3 salários mín. e 12% para 4 salários mín.) e 58% para aluguel comum, e comprometimento de renda familiar entre 26 e 30% (aluguel + condomínio);
- Inadimplência entre 1,5 e 15% dependendo das faixas de renda;
- **Investimento:** 60% equity (TIR da equity de 8,9 a 9,5%, saída acionária em 20 anos), 30% dívida (15 anos, juros 3%) e 10% grant;


- **Térreo:** 80% comercial, 10% áreas comuns, 10% amenidades.

2 simulações desenvolvidas em São Paulo (bairro de São Miguel Paulista) em um terreno da Votorantim, e em Sorocaba (700.000 habitantes, SP).

- **São Paulo:** 433 unidades (50 para 1-1,5 SM, 34 para 2 SM, 17 para 3 SM, 40 para 4 SM, 193 para + de 4 SM) / TIR projeto 7,4% / equity 9,1%;
- **Sorocaba:** 564 unidades (85 para 1-1,5 SM, 56 para 2 SM, 28 para 3 SM, 40 para 4 SM, 327 para + de 4 SM) / TIR projeto 7,7% / equity 9,5%.

**Figura 2:** Projeto - Instituto Votorantim - Sorocaba/SP.

**Fonte:** BID, 2021, p. 81



### Programa Aproxima - Modelagem em Campinas

Dentro da cooperação técnica do BID com o Ministério da Economia sobre o uso do patrimônio imóvel da União para alavancar políticas públicas, focando entre outras coisas produção de HIS, foi feita uma simulação de empreendimento em um terreno de 5,8 ha em Campinas, com as características seguintes:

- Terreno disponibilizado sem contrapartida financeira;
- HIS: arrendamento por 20 anos e entrega por valor residual 0 (pode facilmente ser substituído por locação). Comprometimento de 20% da renda, e renda média 2.851 R\$ (2 a 4 SM);
- **HRM e comercial:** vendidos a preço de mercado após conclusão;

- Um investidor constrói, vende os imóveis de mercado e administra as HIS por 20 anos;
- Ao final dos 20 anos, as HIS são propriedade dos moradores (ou poderiam ser de uma entidade de locação social).

Dois cenários foram desenvolvidos:

- **A (uso do solo vigente):** 1.239 unidades HIS (média 50 m<sup>2</sup>) + 336 habitações residenciais de mercado (HRM, média 110 m<sup>2</sup>) + 19.782 m<sup>2</sup> comerciais;
- **B (modificação do uso do solo):** 1.782 HIS + 672 HRM + 22.752 m<sup>2</sup> comerciais;
- **Resultado:** TIR de 17,8% (cenário A) e 26,9% (cenário B).

**Figura 3:** Programa Aproxima - Campinas/SP.

**Fonte:** BID, 2021, p. 82



**Projeto Magik / Gaia / Din4mo / Tozzini Freire Advogados**

Projeto desenvolvido sem nenhum subsídio público, com obra para ser iniciada até final de 2020.

Prédio no centro de São Paulo, com 200 unidades habitacionais de 24 a 36 m<sup>2</sup> (estúdio, 1 dormitório, 2 dormitórios) + 4 lojas = nos moldes do PMCMV.

- **Público-alvo:** 5% até 3 SM, 75% 3 a 4 SM, 20% 5 a 6 SM;
- **Aluguéis:** 650 a 1500 R\$/ mês + condomínio (diferenciado de acordo com a renda), com 80% até R\$ 1.000;
- **Prédio propriedade de e administrado por uma ONG:** Sistema Organizado de Moradia Acessível (SOMA) (sem lucro), através de SPE;
- Gestão administrativa, condominial e social do prédio pela SOMA, com acompanhamento forte dos inquilinos para inclusão social e evitar/mitigar inadimplência. Em caso de inadimplência caracterizada, prazo de 3 meses para despejo;
- Administração, gestão social e condominial e manutenção do prédio incluídos nos gastos operacionais (com um percentual para ajustes, sejam eles sociais, financeiros ou técnicos).

**Figura 4:** Projeto Magik - Centro de São Paulo/SP.

**Fonte:** BID, 2021, p. 82

PARÂMETROS	MAGIK / GAÏA / DIN4MO / TOZZINI FREIRE ADVOGADOS	INSTITUTO VOTORANTIM	APROXIMA
Localização	Centro de São Paulo (SP)	Sorocaba (SP)	Campinas (SP)
Conteúdo do projeto	121 unidades c/ aluguel mensal de R\$ 805,00 a 984,00 (HIS) + 69 unidades com aluguel de R\$ 1.207 a 1.342 R\$ + 4 lojas	169 HIS + 395 Habitações de Mercado - HM + 5.600 m <sup>2</sup> comerciais	1.239 HIS (média 50 m <sup>2</sup> ) + 8.316 m <sup>2</sup> comerciais HIS + 336 HM (média 110 m <sup>2</sup> ) + 19.782 m <sup>2</sup> comerciais mercado
Modelagem	Informação confidencial	10% grant / 30% dívida / 60% equity	Investimento direto com venda das HM e áreas comerciais após construção (ano 5) e administração HIS por 20 anos
Custo por unidade HIS	R\$ 96.000,00	Cerca de R\$ 80.000,00	
Renda alvo dos HIS	2,9 a 3,6 SM (aluguel + condo + IPTU = 30% da renda)	1 a 3 SM (aluguel = 12 a 20% da renda)	2.851 R\$ / mês (2,7 SM) (aluguel = 20% da renda)
Subsídio	0	10% CAPEX (grant) = R\$ 5,3 M = R\$ 31.360/ HIS	Terreno = R\$ 30 M = R\$ 24.000/ HIS

**Tabela 1:** Características gerais das experiências e projetos de locação social.

**Fonte:** BID, 2021, p. 44

Em resumo, constata-se, pois que a participação da iniciativa privada na Locação Social, apesar de revelar-se uma alternativa pertinente e potencialmente favorável, por compreender, em essência, uma governança compartilhada ao envolver arranjos e a construção de parcerias entre o setor público, o privado e o mercado, cuida-se de uma tarefa complexa que perpassa pela modernização da gestão pública no país (IPEA, 2015), sem contar a sua necessária compatibilização com as diretrizes e regramentos de um PNLS, aliadas a ações transversais destinadas a garantir a sustentabilidade financeira e operacional de tais programas locais, cabendo enumerar algumas dessas contrapartidas, a título de conclusão deste tópico, a saber:

- Alteração do uso do solo para maximizar o potencial de subsídio cruzado (usos complementares “de mercado” (residencial/comercial), trazendo um melhor equilíbrio financeiro e diversidade funcional e social);
- Isenções fiscais locais complementares (ISS, IPTU, ITBI, ICMS);
- Disponibilização de terrenos e imóveis do Estado ou do Município; (BID, 2021, p. 46)

### **PROPOSTA (SOB O VIÉS JURÍDICO): ALTERAR A LEI DO INQUILINATO (LEI Nº 8.245/91)**

Partindo-se da presente narrativa e da constatação do fato de que famílias com baixa renda enfrentam dificuldades quase que intransponíveis de acesso à moradia, na medida em que não conseguem a qualificação para um crédito de valor imobiliário a longo prazo, mesmo que subsidiadas, emerge a necessidade de uma maior diversificação de soluções com vistas a arremeter um PNLS de apoio a iniciativas locais que inclua a concessão contínua de subsídios e a promoção do desenvolvimento do mercado através do incentivo ao setor privado voltado a este nicho de aluguel social (BID, 2021a).

Assim, objetivando incentivar o investimento privado e, via de consequência, aumentar a oferta de moradias para as famílias mais empobrecidas, uma das frentes – a ser somada ao cardápio de ações e propostas de cunho econômico, social, ambiental e político-institucional – diz respeito ao aspecto jurídico acerca da legislação em vigor no país sobre a temática “aluguel social”.

Consoante recomendações consignadas nos estudos do BID (2021) e nas propostas do “Programa de Locação Acessível Residencial – LAR”3 elaborado pelo Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação ou Administração de Imóveis Residenciais ou Comerciais do Estado de São Paulo – SECOVI/SP (SECOVI/SP, 2016), cuida-se de alterar dispositivos específicos da lei marco no ordenamento jurídico do país que dispõe sobre a locação dos imóveis urbanos (aspectos material e processual), qual seja, a Lei Federal n. 8.245/91, diploma legal este que, por ser especial, “tem supremacia normativa com relação à regulamentação prevista nos artigos 565 e seguintes do Código Civil brasileiro” (BID, 2021, p. 73).

São proposições modificativas que visam, em essência, conferir maior confiança e segurança jurídica nas relações entre locador, locatário e poder público e, em decorrência, estimular e aquecer o mercado no âmbito de programas de locação social implementados pelos municípios sob a regência de um PNLS, face à baixa adesão e interesse da iniciativa privada na geração de moradias para aluguel de baixa renda, a qual se constitui, ainda hoje, numa tarefa praticamente exclusiva do setor público (BID, 2021).

Dentre elas, é importante enumerar as seguintes sistematizadas na proposta abaixo, ora incrementadas por esta autora, dada a natureza de análise crítica do presente trabalho:

PROPOSTA de alteração da Lei Federal n. 8.245/91: inserir a Seção IA: "Da Locação Social" no Capítulo I ("Disposições Gerais"), Título I ("Da Locação"), contendo disposições normativas específicas que prevejam, estipulem, regulamentem e disciplinem:

- 1) Garantias de rápida desocupação dos imóveis ao final do período de locação, que poderá ser inferior aos 30 meses, bem como nos casos de inadimplência ou de descumprimento de regras de conduta;
- 2) Metodologias de valor justo para o custo do aluguel relacionado, por exemplo, ao valor de mercado, a fim de não criar distorções considerando que na lógica do PNLIS, há o aporte de subsídio público direto de renda;
- 3) O cálculo dos aumentos anuais de aluguel com base em indicadores oficiais fidedignos que permitam medir o deslocamento da renda média da população, de forma a minimizar conflitos contratuais e contendas judiciais relacionados à discussão desses valores;
- 4) A possibilidade do contrato "padrão" com estipulações mínimas que sirvam de referência à relação jurídica entre as partes, de forma a evitar abusos no aluguel social;
- 5) O registro obrigatório dos contratos de locação como forma de controle e monitoramento dos subsídios (dinheiro público), evitando que ele seja utilizado para finalidades outras que não o atendimento da população de baixa renda abrangida pelo programa, além de mitigar a informalidade;
- 6) A criação de Centros de Resolução de Conflitos, inclusive a nível administrativo, como se dá na sistemática de regras do Código de Defesa do Consumidor - CDC (Lei n. 8.078/90), através do PROCON4, como mediadores na resolução de litígios, evitando que estes sejam judicializados em processos demorados e custosos;
- 7) A figura de empresas e instituições que se dediquem a administrar imóveis em locação, inclusive os respectivos parques locatícios desses programas, prevendo formas de mensuração de seu desempenho para controle e monitoramento.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A instituição do Programa Nacional de Locação Social é diligência premente que se impõe à efetiva disponibilidade de moradias dignas destinadas às pessoas carentes e/ou que se encontram em

estado de vulnerabilidade social nos municípios brasileiros, haja vista que é por meio dele que fontes de geração de recursos para subsidiar aluguel social poderão ser criadas e destinadas às iniciativas locais - à mingua de investimentos públicos municipais para o atendimento desta demanda - de modo a garantir um comprometimento de renda adequada ao público-alvo, notadamente quanto às famílias mais necessitadas (até 3 salários mínimos).

Como maiores desafios para a construção desta política federal de apoio a programas/projetos locais desta natureza de fomento à moradia de aluguel, merece destaque a criação de mecanismos, instrumentos e estratégias para atrair o interesse local de proprietários e investidores nesses produtos habitacionais, bem como outros não especificamente abordados neste Artigo, como a promoção de "uma mudança cultural no lado dos beneficiários, ainda muito arraigada no 'sonho da casa própria'" (BID, 2021a, p. 202), que também merece incluir outra transformação cultural relativa à descrença nas instituições públicas, posto que, em virtude de uma histórica repetição de comportamentos nocivos no país ("lei da vantagem", corrupção, clientelismo, dentre outros), existe uma desconfiança muito grande, por parte da população, dos proprietários dos imóveis e do próprio mercado, de que as regras do contrato mudem com o jogo político quando da alternância do mandato dos chefes dos Poder Executivo, em todas as esferas: federal (Presidente), estadual (governadores) ou municipal (prefeitos) (IPEA, 2015).

Uma adequada política federal nesse sentido deve privilegiar uma visão contemporânea de urbanismo (multidisciplinar e polinuclear) através de ações e providências interconectadas, eficazes e articuladas com os demais entes federativos - em especial, os municípios - voltadas à inclusão social, à diversidade e à provisão de moradia para a população mais vulnerável e de baixa renda, onde o ser humano possa ser visto como prioridade (e cuidado) pelo Estado, em atendimento aos princípios constitucionais da função social da propriedade, da isonomia, da justiça social e da dignidade da pessoa humana.

Neste cenário, a Locação Social tem um campo fértil para operar com primazia, rompendo com o ciclo deletério de produção habitacional de baixa qualidade nas áreas periféricas da cidade em regiões desprovidas de infraestrutura, serviços e qualidade de vida, as quais se tornaram a única opção acessível às famílias carentes, justamente por seu valor mais barato. Assim, a implementação de um Programa Nacional com este viés poderia colaborar para o fomento da inclusão socioespacial e da moradia digna para todos, em consonância com os postulados do direito à cidade.

Importante destacar, ainda, que a ausência de uma política nacional perene que possibilite o acesso à moradia acaba levando as pessoas desprovidas de recursos a "invadirem" imóveis para construírem suas residências. A correção desta distorção implica em onerar os cofres públicos (dinheiro do pagamento de tributos por parte da população), porquanto caberá ao Estado levar toda a infraestrutura urbana nesses locais, quando houver a possibilidade de regularização das terras e edificações ocupadas.

Esse conjunto abrangente e articulado de medidas no contexto do PNL5 não deve se descuidar das recomendações de ordem jurídica retromencionadas acerca da instituição de dispositivos específicos na Lei do Inquilinato (Lei Federal n. 8.245/91), as quais poderão contribuir para a constituição de um mercado dinâmico que valorize o investimento privado na Locação Social em diversas escalas e graus, além de promover a melhoria das condições de acessibilidade de moradia das famílias de baixa e baixíssima renda, que hoje correspondem, reitere-se, ao maior percentual do déficit habitacional por ônus excessivo com aluguel.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIOLY JR., Claudio. **A cidade que desejamos no pós-pandemia**. ABC Habitação. Brasília. 2020. Disponível em: <<http://abc.habitacao.org.br/a-cidade-que-desejamos-no-pos-pandemia/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BENATI, Julia. **Aluguel social e locação social, você sabe a diferença?** In: GONÇALVES, Mariana - Blog Mariana Gonçalves. 2019. Disponível em: <<https://blogmarianagoncalves.jusbrasil.com.br/artigos/724633903/>>. Acesso em 17 ago. 2022.

BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Habitação de interesse social no Brasil:** propostas sobre locação social. 2021. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/pt/habitacao-de-interesse-social-no-brasil-propostas-sobre-locacao-social>>. Acesso em: 08 fev. 2024.

BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Habitação de interesse social no Brasil:** construindo novas oportunidades: panorama 2020 e foco em desafios prioritários. 2021a. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/pt/habitacao-de-interesse-social-no-brasil-construindo-novas-oportunidades-panorama-2020-e-foco-em>>. Acesso em: 03 mar. 2024

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB**, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei nº 8.245, de 18 de outubro de 1991. Dispõe sobre as locações dos imóveis urbanos e os procedimentos a elas pertinentes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 out. 1991.

CAMPINAS. Câmara Municipal. Projeto de Lei Complementar nº 03 de 2023. Institui o Programa de Locação Social e dá outras providências. **Câmara Municipal**, 2023. Disponível em: <<https://sapl.campinas.sp.leg.br/materia/399039>>. Acesso em: 03 mar. 2024.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Déficit Habitacional e Inadequação de Morádias no Brasil:** principais resultados para o período de 2016 a 2019. Belo Horizonte: FJP, 2023. Disponível em: <[https://fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2020/12/04.03\\_Cartilha\\_DH\\_compressed.pdf](https://fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2020/12/04.03_Cartilha_DH_compressed.pdf)>.

Acesso em: 21 set. 2023.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Síntese de indicadores sociais:** uma análise das condições de vida da população brasileira: 2023 / IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. 152 p. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102052.pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População:** Censo 2022, 22 dez. 2023. 2023a. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 04 mar. 2024.

IDEC - INSTITUTO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. **O que faz o Procon e como ele pode te ajudar.** Brasília, 28 abril 2023. Disponível em: <<https://idec.org.br/dicas-e-direitos/procon-como-abrir-reclamacao>>. Acesso em: 03 mar. 2024.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Serviço de Moradia ou Locação Social: alternativas à política habitacional - Texto para discussão. IPEA - Brasília: RiodeJaneiro:Ipea,2015. Disponível em:<[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5787/1/td\\_2134.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5787/1/td_2134.pdf)>.

Acesso em: 03 mar. 2024.

KOHARA, Francisco Comaru; FERRO, Maria Carolina. **Pela retomada dos programas de locação social.** 2015. Disponível em: <[https://observasp.wordpress.com/2015/04/22/pela-retomada-dos-programas-de-locacao-social/#\\_edn3](https://observasp.wordpress.com/2015/04/22/pela-retomada-dos-programas-de-locacao-social/#_edn3)>. Acesso em 17 ago. 2022.

PEREIRA, Álvaro Luis dos Santos; PALLADINI, Gabriel Maldonado. **Parceria público-privada para construção de moradia popular:** fundamentos institucionais para a expansão do mercado de habitação em São Paulo. Caderno Metrópole. São Paulo, 2018, v. 20, n. 43, pp. 879-903. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/2236-9996.2018-4312>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

SECOVI/SP. **LAR - Locação Acessível Residencial.** São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://secovi.com.br/downloads/lar-locacao-acessivel-residencial2016pdf.pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2024.

## O DISSENSO NA CIDADE FORMAL: CONTRADIÇÕES DA MORADIA-MERCADORIA E A INTELIGIBILIDADE DO MORAR

*DISSENSUS IN THE FORMAL CITY: CONTRADICTIONS OF HOUSING-AS-COMMODITY AND THE INTELLIGIBILITY OF DWELLING*

*EL DISENSO EN LA CIUDAD FORMAL: CONTRADICCIONES DE LA VIVIENDA-MERCANCÍA Y LA INTELIGIBILIDAD DEL HABITAR*

André Costa Braga Soares<sup>1</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p110-128

### Resumo

O presente artigo analisa os mecanismos de poder e exclusão da representação arquitetônica apropriada para a lógica de consumo e venda. A partir da provocação sobre alterações no Plano Diretor de Belo Horizonte (MG), explora-se a premissa sobre o espaço formal, planejado e gerido das cidades é moldado por interesses hegemônicos que privilegiam o mercado imobiliário. Metodologicamente, a análise estrutura-se na montagem de uma cena de dissenso, utilizando como fontes primárias as peças publicitárias de dois empreendimentos na região central da cidade. O objetivo é demonstrar como a imagem idealizada da moradia-mercadoria, disseminada por essas propagandas, atua como um dispositivo que naturaliza a ocupação da cidade para o lucro, reforçando um sistema neoliberal de exclusão. A reflexão final aponta a escrita e a análise imagética como ferramentas para comunicar e problematizar o impacto das decisões políticas no espaço urbano.

**Palavras-chave:** Cena de Dissenso; Mercado Imobiliário; Imagem; Padronização; Exclusão Urbana.

### Abstract

This article analyzes the mechanisms of power and exclusion in architectural representation appropriated for the logic of consumption and sale. Using the provocation of changes to the Master Plan of Belo Horizonte (MG, Brazil) as a starting point, it explores the premise that the formal, planned, and managed space of cities is shaped by hegemonic interests that privilege the real estate market. Methodologically, the analysis is structured around the assembly of a scene of dissensus, using the advertising materials of two developments in the city's central region as primary sources. The aim is to demonstrate how the idealized image of housing-as-commodity, disseminated by these advertisements, acts as a device that naturalizes city occupation for profit, reinforcing a neoliberal system of exclusion. The final reflection positions writing and image analysis as tools to communicate and problematize the impact of political decisions on urban space.

**Keywords:** Scene of Dissensus; Real Estate Market; Image; Standardization; Urban Exclusion.

---

<sup>1</sup> Arquiteto e Urbanista pela Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (EA/UFMG), mestre e doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU - EA/UFMG). É professor na Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), com interesse na interseção entre o desenvolvimento técnico e tecnológico da Arquitetura e Urbanismo e a complexidade social das cidades. Suas experiências abrangem atuação no mercado imobiliário, com a concepção e desenvolvimento de projetos e obras no setor privado; no serviço público, em projetos para licitações e na fiscalização de contratos; e na produção social da moradia, por meio de pesquisa e extensão universitária voltadas à produção compartilhada com movimentos sociais de [auto]construtores em ocupações urbanas. É integrante dos grupos de pesquisa PRAXIS(EA/UFMG), Design e Fabricação Digital(PUC Minas) e PIRA (PUC Minas), refletindo o interesse em conectar as dimensões sociais do espaço urbano com as inovações tecnológicas da área.

**Resumen**

Este artículo analiza los mecanismos de poder y exclusión de la representación arquitectónica apropiada por la lógica de consumo y venta. A partir de la provocación sobre los cambios en el Plan Director de Belo Horizonte (MG, Brasil), se explora la premisa de que el espacio formal, planificado y gestionado de las ciudades está moldeado por intereses hegemónicos que privilegian al mercado inmobiliario. Metodológicamente, el análisis se estructura en el montaje de una escena de disenso, utilizando como fuentes primarias las piezas publicitarias de dos emprendimientos en la región central de la ciudad. El objetivo es demostrar cómo la imagen idealizada de la vivienda-mercancía, diseminada por estas publicidades, actúa como un dispositivo que naturaliza la ocupación de la ciudad para la ganancia, reforzando un sistema neoliberal de exclusión. La reflexión final señala la escritura y el análisis de imágenes como herramientas para comunicar y problematizar el impacto de las decisiones políticas en el espacio urbano.

**Palabras clave:** Escena de Disenso; Mercado Inmobiliario; Imagen; Estandarización; Exclusión Urbana.

**INTRODUÇÃO: O PLANO, O MERCADO E A IMPOSIÇÃO DE FORMAS**

A esfera do planejamento urbano se conforma como universo de estudo capaz de evidenciar conflitos sociais, interesses hegemônicos e jogos de poder que influenciam a vida dos moradores urbanos. A maneira como políticas públicas são planejadas e o cotidiano de discussões e disputas que envolvem a regulação do uso do solo refletem os mecanismos de poder e exclusão que influenciam o resultado do desenho da cidade formal. O espaço moldado por normas, leis, limites, condicionantes e diretrizes evidencia o funcionamento do ideal da sociedade regrada, expondo dinâmicas de privilégio e invisibilidade que atuam sobre a sua população.

Merece destaque, assim, as discussões que levam à revisão de Planos Diretores. A atualização desta legislação nas cidades brasileiras expressa um termômetro social de disputas sobre o espaço urbano. Inicialmente elaborados a partir de audiências públicas, abertas à manifestação de moradores e movimentos sociais, as definições sobre o crescimento das cidades se estruturam sob a premissa da participação popular. Entretanto, como é o caso para todo aparato democrático, sua composição é vulnerável à influência da hierarquização social. Evidências disso, em Belo Horizonte, são as investidas ocorridas sobre essa legislação no início do ano de 2023 e os seus consequentes impactos futuros.

De forma a montar uma sequência temporal sobre as disputas legais de desenvolvimento urbano, toma-se como referências reportagens de jornais que relatam dois momentos sobre o conflito legal por espaço na capital mineira. No primeiro momento há o relato do jornalista Ígor Passarini (2023), em matéria publicada no jornal Estado de Minas, sobre o processo de aprovação do projeto de lei de autoria da própria Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (PBH) que altera regras do Plano Diretor. Apresentada, em março de 2023 na Câmara Municipal, a proposta reduziu o valor da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) dentro da Avenida do Contorno - região referencial por compor a parte planejada da cidade desde sua fundação.

A proposta da OODC esteve presente nas discussões prévias de audiências públicas, sendo incorporada à atual versão Plano Diretor de Belo Horizonte com a intenção de igualar a capacidade construtiva do território municipal. O dispositivo representaria um incentivo à realização de empreendimentos imobiliários em outras regiões além da regional Centro-Sul da cidade, que abriga a área planejada da Contorno e historicamente concentra a grande maioria dos empreendimentos imobiliários da cidade. É importante evidenciar que a medida não visou criar restrições construtivas, discussão bastante propagada na mídia e nas redes sociais antes da sua aprovação. Caso fosse do interesse dos construtores ultrapassar o limite, a aquisição de mais potencial construtivo virtual poderia ser realizada com o pagamento de uma permissão extra do direito de se construir além do limitado – algo que se relaciona com o nome do dispositivo. A arrecadação provinda dessa regra seria direcionada a auxiliar fundos de políticas públicas, como as de habitação social e de obras prioritárias de infraestrutura. Nota-se que a OODC não tinha como intenção inicial a produção de sobredivisa de terrenos urbanos.

O novo projeto de lei aprovado na câmara, entretanto, foi contraditório sob o viés da gestão urbana por promover a redução da arrecadação municipal. Ao mesmo tempo, a mudança pareceu estimular o aumento de área construtiva em uma região já valorizada pela ótica do mercado imobiliário. A medida evidenciou um dissenso entre a esfera política e os especialistas em urbanismo. A narrativa apresentada pela prefeitura e apoiada pela maioria dos vereadores atesta a suposta falta de atratividade para do setor construtivo em adquirir o potencial construtivo virtual e ultrapassar limites construtivos uniformizados. Sob esse argumento, o procedimento de aprovação do projeto de lei ignorou a recomendação contrária do Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR) e a manifestação de pesquisadores e grupos de pesquisa de universidades, evidenciando uma decisão aquém de argumentos técnicos e/ou saberes especializados (Passarini, 2023).

O funcionamento do novo Plano Diretor de Belo Horizonte apresentou enormes mudanças em aspectos da vida urbana e marca o segundo momento. O impacto mais evidente para toda a população envolve o aumento dos valores para aquisição de moradias. Destaque também em cobertura de jornal, Belo Horizonte apresenta valorização para a compra de imóveis duas vezes maior do que a média nacional. De acordo com a reportagem de Simon Nascimento em março de 2025 publicada no Jornal O Tempo, dentre as regiões com maior aumento está a Savassi, bairro que integra o interior da Avenida do Contorno.

Evidencia-se, assim, o funcionamento do mercado de construção de moradias, que tem como principal meta a potencialização de retorno financeiro a seus investidores. As empreitadas para novas obras habitacionais, realizadas através da incorporação e/ou financiadas por fundos imobiliários, definem o surgimento dos novos condomínios residenciais verticais que, conseqüentemente, aumentam o valor do metro quadrado nas regiões e lugares onde serão

instalados. Quem possui a capacidade de arcar com o padrão de consumo imposto devem adaptar a sua forma de morar às definições trazidas pelo planejamento espacial das novas edificações. Já aqueles sem interesse em adequar-se ao estilo de vida colocado e/ou sem o poder aquisitivo para manter o aumento dos custos de moradia são, de certa forma, expulsos. Um indicativo do processo de exclusão a partir da centralidade, realizado com o incentivo estatal e que ilustra o funcionamento sistemático em cidades neoliberais, onde o ato de excluir é "estrutura e sintoma que impede o direito de existir de grupos e pessoas" (Morado Nascimento, 2020, p. 29).

A transformação urbana poderá ser vista na paisagem da centralidade na metrópole mineira. Em uma região que já se encontra com alto grau de ocupação e densidade, os novos empreendimentos partem da demolição dos prédios mais antigos e de menor porte para a criação de edificações mais altas, com mais área construída. A renovação do estoque edificado acompanha a possível tendência de renovação de seus moradores.

A partir dessa contextualização, o presente trabalho apresenta a reflexão sobre como o controle imagético do morar na centralidade urbana apresenta-se como um dispositivo que naturaliza as manobras de reprodução de ocupação da cidade para o lucro. Sob o referencial da produção em massa de moradia via mercado, demonstra a relação entre a imagem do ideal de moradia-mercadoria com o sistema neoliberal de exclusão nas cidades brasileiras (Morado Nascimento, 2020).

A primeira parte apresenta a maneira como as premissas de funcionamento do mercado da construção civil se relacionam com a idealização da forma de morar de quem ocupa a centralidade privilegiada da cidade. São evidenciados indícios de como a produção em massa de moradias, ao se apropriar de estratégias de venda baseadas em fetiche e alienação (Ferro, 2006), buscam definir tanto a forma mercadoria das edificações quanto o perfil de seus moradores.

A segunda parte se estrutura na montagem da cena de dissenso (Marques; Sá Martino, 2020; Marques, 2022) do morar na centralidade da capital mineira. Diferentemente de análises técnicas e especializadas, a argumentação aqui apresentada não busca evidenciar as relações de causalidade por trás da forma produtiva. De forma a buscar uma linguagem voltada à abertura de discussões e argumentações sobre o impacto das decisões políticas e técnicas no espaço da cidade, a escrita deixa de lado documentos, pareceres, leis ou projetos. Ela se estrutura na composição de mise en scènes baseadas em elementos imagéticos amplamente difundidos no cotidiano de moradores urbanos: as propagandas de empreendimentos imobiliários.

Marcadas pela subversão da linguagem arquitetônica para a dinâmica de venda de unidades habitacionais, os elementos de representação do espaço expressam incentivos e sugestões de conformações espaciais que refletem a idealização do estilo de vida promovido por construtoras da

capital mineira. São utilizados montagens e mosaicos com fotografias e frames de filmes presentes nas peças gráficas de dois empreendimentos de grande impacto local no contexto de moradia na proximidade da região da Contorno: o Infinity Art Residences, condomínio já construído pela construtora Canopus (2018) no Bairro São Pedro; e o Soul Savassi - ainda em construção no Funcionários e de autoria da construtora Caparaó (2018).

A última seção apresenta os apontamentos finais sobre a experiência da escrita, evidenciando sua relação como possibilidade de contribuir na comunicação sobre o espaço da moradia.

### **PREMISSAS DE MERCADO NO IDEAL DE HABITAR: FETICHE E ALIENAÇÃO NO CONSUMO**

A transformação da moradia de um direito fundamental, vinculado ao bem-estar individual e coletivo dos moradores urbanos, para o âmbito da mercadoria estrutura uma complexa dinâmica que integra o processo de exclusão urbana. Trata-se de uma relação que ultrapassa as noções provindas do nosso contato usual com o ato de consumo. Diferentemente de um produto produzido em série, a "indústria" da construção civil - termo propagado em documentos oficiais e propagandas - não pode ser entendida como indústria.

A mercadoria casa, para existir, requer o acesso a um bem anterior: a terra. No meio urbano, para se produzir a "privilegiada iguaria" que é a moradia urbana, se faz necessário previamente garantir a aquisição de um terreno (composto de um lote ou conjuntos de lotes urbanos) com acesso à infraestrutura. Devemos englobar à noção de infraestrutura elementos além dos serviços residenciais vinculados à gestão pública, como acesso à água, luz, esgoto, gás encanado, telefonia e internet. O acesso à cultura, educação, oportunidade emprego e renda também integram elementos importantes que compõem a visão ampliada do direito à moradia. Todos esses elementos não são, usualmente, presentes na totalidade do território urbano. Apesar de as zonas suburbana, localizadas nas margens da cidade, não serem sempre materialmente precárias como nos casos dos condomínios fechados, este trabalho considera as periferias associadas à espaços informais, subnormais, precários e/ou vulneráveis por não contarem com essa infraestrutura (Ferro 2006; Morado, 2020).

Dentro do funcionamento do mercado, o valor da terra urbana é definido a partir da relação de acesso à própria cidade, característica essa que evidencia a competição financeira por espaços privilegiados. Quem consegue pagar mais, mora e acessa as benesses coletivas e públicas da cidade planejada. Quem tem menor condição de pagar, muitas vezes, toma para si a execução dos próprios direitos (Morado Nascimento, 2016 e 2020). Uma situação crítica quando pensamos em um país com enorme abismo social na divisão de renda em seu funcionamento econômico.

A dinâmica do mercado de terra transforma o território municipal e urbano em commodity e define a principal impossibilidade do funcionamento de uma produção de moradia serial. Assim, a construção civil é uma falsa indústria: ela se faz como manufatura.

A contradição produtiva é objeto da análise de Ferro (2006), em um trabalho que discorre sobre a realidade próxima à metade do século passado e baseado em um referencial de produção da moradia centrado na realidade da cidade de São Paulo. Apesar da diferença de tempo e espaço, as premissas e provocações desse autor ainda se mantêm bastante atuais.

As profissões de pedreiros, serventes e mestres de obra continuam a ser ocupações voltadas às pessoas com menor oportunidade de acesso à educação. Sua desvalorização está presente também no próprio ciclo de desvalorização de saberes. O saber construtivo não tem uma presença formal em escolas, centros de ensino ou universidades. Ele é principalmente desenvolvido a partir da autoconstrução nas periferias. Como dito anteriormente, aqueles sem a capacidade de comprar ou alugar moradias devem arcar com a execução do próprio direito à cidade, o que envolve o aprendizado de técnicas construtivas para a construção da própria casa, da própria rua, da praça, da igreja, entre outros. O acesso à terra nesses casos, ocorre, muitas vezes, a partir da ocupação de terrenos não utilizados nas periferias, resultando na expansão do tecido urbano (Ferro, 2006; Morado Nascimento, 2016).

Dentre os fatores que compõem a invisibilidade e exclusão daqueles que constroem dentro da dinâmica do mercado de produção em massa, Ferro (2006) aponta o papel da materialidade de revestimentos construtivos como elemento que apaga o traço do construtor. A diferença entre a mansão burguesa e a moradia produzida em massa da classe média pode ser vista nos materiais que definem a sua aparência. A negação do industrial envolve o que é luxuoso, evidenciando o desejo sobre o que é feito à mão como algo exclusivo e privilegiado.

Já na moradia em massa, a industrialização precisa ser aceita, mas sem impedir a ostentação do material. Entra em cena o papel do revestimento como elemento que apaga o trabalho e cria a invisibilidade dos trabalhadores nas relações produtivas que constroem as edificações da cidade formal:

Num tempo em que as coisas definem o homem, revelar que as coisas encobrem relações humanas é subverter a ordem. Há que apagar o trabalho revelador, e para isso nada melhor que o trabalho inútil, o revestimento. A essência do revestimento é magnificamente adaptada: nele o homem operário está ausente, só comparece a força de trabalho abstrata a depositar valor nos materiais inúteis. Necessidade, carência, finalidade objetiva, esses móveis de trabalho humano significativo já faltavam na sua produção (Ferro, 2006 p. 82).

A lógica de consumo da mercadoria moradia tem no fetiche a expressão da estrutura de poder, onde a ostentação da expressão individual refere-se ao que é produzido. Nesse ponto, Ferro (2006) se concentra em apresentar a operação de alienação pelo fetiche na moradia média ao estruturar o argumento de sua tese sobre a invisibilidade dos construtores. No entanto, é importante perceber que as definições de material também funcionam como limitadores da liberdade individual do morador para expressar a própria personalidade através do seu morar.

Assim, a partir das premissas de Ferro (2006) sobre o fetiche da moradia, amplia-se a análise sobre alienação para incluí-la no âmbito do consumo. É importante observar que o acesso à moradia pela classe média se vê marcado por enormes dificuldades de solvência na aquisição de unidades habitacionais disponíveis no mercado. Aqueles com a finalidade de uso, que adquirem ou alugam imóveis provenientes da produção em massa, geralmente o fazem com dispositivos de endividamento: empréstimos ou financiamentos bancários.

A dificuldade de acesso à moradia pelos extratos médios da sociedade permite a elaboração da hipótese de que para consumir a mercadoria moradia, o trabalhador médio precisa se alienar de parte de sua expressão identitária para se adequar ao lugar e à unidade habitacional que consegue acessar. O fetiche de morar na produção em massa, assim, apresenta duas esferas de alienação – ele invisibiliza tanto quem constrói quanto quem mora:

A mercadoria, para continuar seu reinado, esconde o que é e toma emprestado o que não é. Esconde as relações humanas de que é pura intermediária e faz parecer as relações humanas como consequência de sua autonomia e movimentação. Adquire ares de independência. O valor reflexo do trabalho social genérico se transforma em sua propriedade intrínseca. (Ferro, 2006, p. 82).

Evidência da limitação imposta sobre a materialidade construtiva se dá no funcionamento dos Custos Unitários Básicos de Construção (CUB), índice elaborado pela Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado de Minas Gerais utilizado em projeções orçamentárias de projetos ainda em desenvolvimento (Sinduscon-MG, 2023). É importante ressaltar que o CUB não é um indicador marcado por sua exatidão, pois ele não inclui elementos específicos das obras<sup>2</sup> durante sua etapa de planejamento. Seu funcionamento é voltado a um momento preliminar, aplicado, muitas vezes, ao cálculo de viabilidade de novos empreendimentos. De forma a possibilitar projetistas e orçamentistas a terem uma previsão especulada de custos construtivos, os valores do CUB são gerados através da análise da flutuação dos preços de insumos de construção civil, sendo os seus

---

<sup>2</sup> São excluídos do cálculo do CUB elementos relacionados às fundações, contenções e elementos relacionados à gestão hídrica com o lençol freático; equipamentos e instalações para uso em aquecimento e climatização de ambientes como fogões, aquecedores, bombas de recalque, incineração, ar-condicionado, calefação, ventilação e exaustão; elementos das áreas comuns e lazer como playground (quando não classificado como área construída); insumos de mão de obra técnica, especializada e ou construtiva; urbanização, recreação (piscinas, campos de esporte), ajardinamento, instalação e regulamentação do condomínio; e outros serviços.

parâmetros de valor por metro quadrado fornecidos mensalmente. O que é contraditório no CUB não é o seu formato, mas a maneira como ele determina a sua aplicação no planejamento de um empreendimento. A projeção de custos se vê baseada na hierarquização social de moradores através da parametrização do tipo material a ser utilizado na construção. Dentro de padrões construtivos pré-definidos, o CUB contribui com a padronização do projeto de residências pelo seu custo. O “padrão baixo” conta 4 opções de valor por metro quadrado, sendo o índice mais barato vinculado ao Projeto de Interesse Social (PIS). Já os padrões “médio” e “alto” contam com três opções de valores que aumentam de acordo com a qualidade construtiva desejada.

A partir dos padrões construtivos pré-definidos pelo CUB, vem o questionamento: qual a necessidade dos agentes envolvidos na produção em massa – profissionais especializados ou seus investidores – em “rotular” o tipo de morador que irá habitar as moradias produzidas?

A imposição de forma de vida, expressa pelo uso do CUB, evidencia como a própria produção e planejamento de empreendimentos se vê estruturada no reforço da segmentação social característica da dinâmica imobiliária. Na prática, o custo dos materiais construtivos apresenta um peso inferior ao valor final de uma determinada unidade habitacional quando comparada com o valor especulado de sua localidade.

Em outro aspecto, o planejamento de novos empreendimentos sob a ótica do mercado de produção em massa de moradias valoriza a busca de uma forma mercadoria com o mínimo custo para a construção e o máximo de lucro em seu retorno. Assim, a possibilidade de se vender um padrão construtivo inferior como superior traria uma alta capacidade de rentabilidade, uma vez que os revestimentos representam parcela relevante do orçamento total de uma edificação.

Por fim, vale ressaltar que nem todos que adquirem uma unidade habitacional o fazem com a finalidade de uso. Imóveis são também uma importante forma de geração de renda, sendo a locação a mais comum entre elas. A inteligibilidade provinda da noção do investimento na construção civil não se relaciona com a preocupação da qualidade de vida de quem mora e muito menos com os impactos do que se edifica na cidade. O monopólio de ocupar uma determinada localidade privilegiada e, conseqüentemente, de definir por quem ela deve ser ocupada, compõe uma atividade com grande potencial de retorno financeiro<sup>3</sup>. Retorno esse passível de ser convertido em

---

<sup>3</sup> O início das análises de dados do CENSO 2022 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) demonstra a existência de 11,4 milhões de domicílios vagos no Brasil, um aumento de 87% em relação a 2010. A existência de domicílios vazios reflete um importante indicador propagado por movimentos populares de reivindicação por moradias urbanas quanto à perversidade do acesso à moradia via mercado. (CABRAL, Umberlândia. Censo 2022: País tem 90 milhões de domicílios, 34% a mais que em 2010. **IBGE**, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37238-pais-tem-90-milhoes-de-domicilios-34-a-mais-que-em-2010>. Acesso em 18 out. 2025)

capital político ao ser aplicado no financiamento de campanhas eleitorais de representantes locais, capazes de influenciar os rumos e o funcionamento de leis como os Planos Diretores.

Na seção seguinte, a presente discussão é direcionada a visualizar o que é produzido. Apresenta-se a cena de dissenso da moradia da centralidade a partir de exemplos de imagens representativas de empreendimentos imobiliários de Belo Horizonte. Expressas em montagens e mosaicos, os dispositivos imagéticos expressam a relação entre a forma mercadoria e o morador consumidor presentes na ontologia que direciona a produção em massa de moradias da cidade planejada.

### **A CENA DE DISSENSO DO MORAR: O IDEAL IMAGÉTICO DA PRODUÇÃO EM MASSA**

O desenvolvimento de empreendimentos imobiliários sob a lógica da produção em massa enfrenta, como importantes obstáculos, a definição de sua localização pelo mercado de terras urbanas. No entanto, outro importante empecilho é a solvência de uma mercadoria de alto valor para seus consumidores. A venda de novas unidades habitacionais, seja na planta ou após o imóvel construído, precisa garantir o retorno financeiro a seus investidores e o consequente sucesso da empreitada. Se faz necessário, portanto, criar estratégias para atingir o público capaz de desembolsar o enorme aporte financeiro para a compra de um apartamento.

O processo de aquisição envolve, muitas vezes, o endividamento do comprador por um longo período (algo que ocorre no mundo todo) e com o pagamento de altas taxas de juros (característica bastante específica no Brasil). Dentro das estratégias de promoção para a venda de unidades de empreendimentos imobiliários, destacam-se a produção de peças gráficas. Compostas de elementos do projeto arquitetônico – como plantas, perspectivas e maquetes virtuais – elas são elaboradas para a permitir a visualização do que será construído, seja antes mesmo do início da obra ou após a sua completude.

A representação do espaço do imóvel voltada para a venda de empreendimentos compõe um importante polo de propagação da produção de arquitetura. A decodificação do projeto para a composição de um elemento marketing apresenta a abordagem comercial que foge da finalidade de simular a realidade para resolver conflitos e questões construtivas. Essa forma de produção gráfica, que tem por finalidade idealizar espaços, apresenta-se como apropriação mercantil da prática de retórica do desenho (Ramirez; Dias; Araújo, 2022).

A produção de imagens para o ato de venda baseia-se em evidenciar qualidades do empreendimento em relação ao restante da cidade. Nessa linha, está a contradição da abordagem de ostentação, que visa evidenciar a exclusividade de acesso de algo produzido em massa. A linguagem arquitetônica do projeto é, portanto, direcionada ao convencimento pelo fetiche da materialidade, onde a reprodução do ideal de moradia e de morador urbano se integram.

De forma a compor uma mise en scène que associa a produção em massa de moradia urbana com as relações sociais que elas incentivam, toma-se como exemplo dois empreendimentos de Belo Horizonte que refletem a recente transformação da paisagem urbana da centralidade demarcada pela avenida do Contorno, baseada na demolição de edifícios antigos de menor porte. A cena se estrutura a partir da produção gráfica provinda dos projetos e adaptada ao marketing de venda do que se considera “alto padrão”. A escolha também envolve uma questão temporal, sendo que cada empreendimento escolhido se encontra em estágios diferentes de finalização da obra, e consequentemente, de seu processo de venda.

Localizado a cinco quarteirões da avenida do Contorno, no bairro São Pedro, o empreendimento Infinity Art, da construtora Canopus (2018) já se encontra finalizado, com o seu condomínio em início de ocupação. A edificação oferece um total de 96 unidades habitacionais de quatro dormitórios, com áreas que variam entre 173 e 221 metros quadrados. Além disso, existem quatro unidades de coberturas com os mesmos quatro dormitórios e área entre 279 e 324 metros quadrados. Na parte coletiva, o condomínio de luxo conta com uma garagem, que comporta o estacionamento de 360 carros particulares, e com uma ampla área de lazer com piscina e outras comodidades. A edificação apresentou a necessidade de passar pelo processo de aprovação na secretaria de patrimônio por incluir, em seu terreno, o conjunto de residências tombadas integrantes da rua Congonhas.

Já o empreendimento mais novo, o Soul Savassi da Caparó (2022) ainda se encontra em obras. Localizado no interior da avenida do Contorno, no bairro Funcionários, a edificação assenta-se próximo à região da Savassi. Em terreno com frente para a entrada do Colégio Santo Antônio, a construção apresenta relevante impacto para o trânsito central, visto que sua garagem oferece 265 vagas para carros particulares dos futuros moradores. A edificação conta com a oferta de 124 unidades, sendo o apartamento padrão constituído de três dormitórios suítes dentro de uma área de 116 metros quadrados. Não foram encontrados os dados sobre as unidades de cobertura - algo que indica que elas já podem ter sido vendidas ou fazem parte de algum acordo prévio para o financiamento da obra. O lazer coletivo e as amenidades tipo “resort” compõem a oferta de serviços condominiais da área coletiva (Caparó, 2022).

A cena de dissenso do morar na centralidade urbana se estrutura a partir da escrita da cena de aparição e desestabilização de hierarquias, evidenciadas por Marques (2022) e Marques e Sá Martino (2020). A aparição aqui destacada evidencia as relações impositivas provindas da lógica produtiva da manufatura da construção civil a partir de sua produção gráfica. Elas são apresentadas de forma a provocar no leitor possíveis questionamentos e modificações no campo de experiências da visualização de elementos amplamente propagados como arquitetura no cotidiano da cidade.

As montagens organizadas para integrar a cena são compostas por perspectivas digitais produzidas, tratadas e renderizadas a partir de modelos virtuais utilizados em projetos arquitetônicos. Em cada

composição, as imagens do empreendimento Soul Savassi (Caparó, 2023) se mantêm sempre na parte superior e o Infinity Art Residences (Canopus, 2018) na parte inferior. Estrutura-se a organização de cada mosaico em três escalas de leitura de projetos. Inicia-se com a Escala Urbana que apresenta as possíveis conexões com o lugar de inserção dos empreendimentos e a sua contribuição com a dinâmica urbana vigente. Em seguida está a Escala Coletiva, que conta com uma coleção de imagens referentes às áreas comuns. Por fim, finaliza-se a análise imagética com a Escala Individual, que expressa a simulação de uso das unidades habitacionais produzidas. A partir das montagens, abordam-se as possibilidades de interação social que abrangem formas de vida evidenciadas e invisibilizadas na concepção de empreendimentos imobiliários.

### **As Escalas Urbana, Coletiva e Individual: relações sociais idealizadas na representação para a venda**

A cena inicia-se com Figura 1, que apresenta a Escala Urbana: momento mais ampliado da contemplação pelas montagens. Composta por perspectivas externas das fachadas retiradas dos sites publicitários, sua visualização permite explorar as intenções, possibilidades e conexões da edificação com o seu contexto urbano.



**Figura 1:** Escala Urbana

**Fonte:** Caparaó, 2022 e Canopus, 2018 - alterado pelo autor

A partir do olhar para a totalidade da composição, as duas visadas colocadas na mesma montagem evidenciam dois edifícios com grande similaridade quanto à escolha de materiais de revestimento.

Os acabamentos em granito e porcelanato são, atualmente, adentros popularizados entre as construtoras em sua estratégia de composição de elevações. No âmbito da gestão de superfícies externas, elemento de caráter relevante para o conforto térmico e acústico, as fachadas ventiladas são usualmente associadas como um diferencial dos empreendimentos e reforçam a sua relação no imaginário do alto padrão (Canopus, 2018; Caparaó, 2022).

As imagens renderizadas se fazem como estratégia comunicativa de perspectivas de impacto, referenciando elementos gráficos criados para seduzir e introduzir os dois empreendimentos ao seu leitor. Elementos controlados no ato da sintetização digital, a escolha da ambiência de iluminação natural evidencia o entardecer e o amanhecer como parte de uma composição fotográfica, voltada a destacar, através de sombreamento e a tonalidade de cores, a suposta beleza de duas construções aparentemente muito similares.

Para além do material de contemplação, as fachadas identificam similaridades do processo de projeto. O ritmo de distribuição das aberturas das janelas, fruto da multiplicação vertical de apartamentos, é evidência do resultado de uma estratégia baseada na extrusão repetitiva de plantas tipo ao longo da verticalidade das torres. Nesse caso, o Soul Savassi se destaca pela presença do pano de vidro vertical, que traz uma marcação auxiliar para a quebra de leitura do ritmo repetitivo. O Infinity Art Residences apresenta uma marcação mais acentuada, que possibilita o leitor a compreender o “empilhamento” das unidades com maior facilidade.

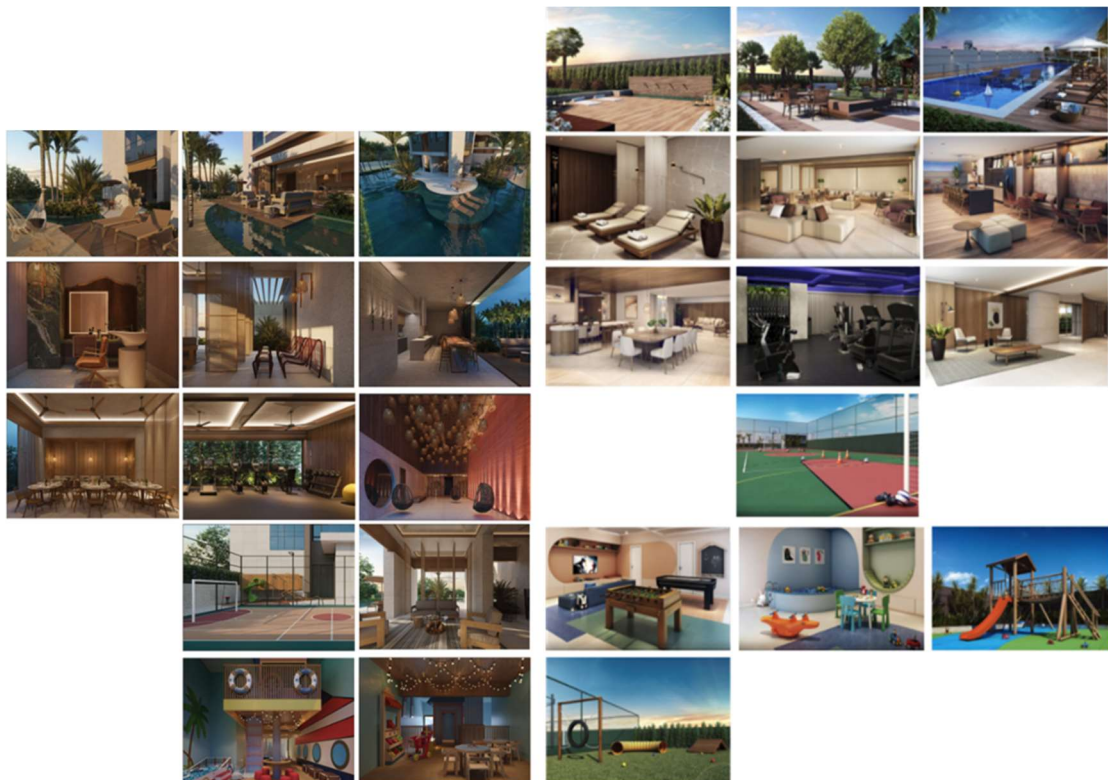
Mas o elemento que apresenta o maior contraste na montagem da Escala Urbana é a ausência da cidade. Nenhuma das fotografias permite ao seu leitor compreender onde as edificações estão inseridas. Não existem marcos locais, edifícios com os quais se dividem divisas ou elementos construídos capazes de referenciar os lugares onde os dois condomínios estão inseridos. Enfim, a localização, que compõe o importante fator definidor do valor de venda, não está presente. Provindos de um planejamento de obra que contou com uma fase de intensa demolição de edificações, onde estaria o denso entorno onde ambos empreendimentos se localizam?

A invisibilidade da cidade é importante fator de diferença entre as imagens publicitárias e as perspectivas arquitetônicas. Enquanto a concepção de projeto em meio digital visa simular uma realidade projetada (Scheer, 2014), a estratégia de venda se direciona a idealizar, através da manipulação da ilustração, o monopólio da localidade. A subversão da perspectiva arquitetônica para o consumo pode ser percebida na montagem.

A percepção de que as edificações representam os únicos imponentes marcos verticais do lugar se faz ao excluir a aparição da vizinhança, da rua e do bairro que serão divididos com outras pessoas, outros agentes e outras dinâmicas lá presentes. A estratégia de venda da área construída multiplicada, voltada a gerar o insumo das unidades habitacionais, se faz a partir da mensagem a

seus possíveis compradores que eles serão “donos” do lugar. É necessário, portanto, esconder que esse mesmo lugar tem muitos dos outros “donos” que lá já residem. Evidenciar a vulnerabilidade de dinâmicas de uma coletividade local aparenta ser uma característica da inteligibilidade voltada para a solvência do mercado de imóveis.

Em outro âmbito, a Figura 2 apresenta a Escala Coletiva. Nessa montagem, utilizam-se perspectivas ilustrativas das áreas comuns dos dois condomínios. Locais cujo acesso é exclusivo a moradores e que apresentam a necessidade de manutenção e cuidado compartilhado.



**Figura 2:** Escala Coletiva

**Fonte:** Caparaó, 2022 e Canopus, 2018 - alterado pelo autor

Ao direcionarmos o olhar à totalidade da composição, percebemos que, apesar de serem obras de diferentes autores de arquitetura, os dois empreendimentos apresentam o planejamento espacial com enorme similaridade na oferta de espaços de convívio condominial. Piscinas, salões de festas, cozinhas coletivas para eventos (“espaços gourmet”) e os halls de entrada contam com sua aparência estruturada na prevalência de cores em tonalidade pastel, compostas pelo uso de texturas digitais que referenciam a combinação de revestimentos laminados industrializados (que simulam a madeira natural), a pisos de pedra “tipo” granito e o uso de mobiliário de luxo. As estratégias de composição de materialidade da arquitetura de interior são também muito similares em espaços especializados

de academias, quadras, e do lazer para crianças – esses últimos, dotados de cores mais fortes e marcantes. A pequena diferença se encontra na oferta dos lugares de autocuidado: a área para meditação e yoga no Infinity Art Residences e o salão de beleza no Soul Savassi.

A Escala Coletiva evidencia a grande oferta de serviços condominiais como componente estrutural da forma de morar proposta nos empreendimentos padrão luxo. As imagens, portanto, apresentam-se em maior número, o que indica a sua priorização dentro das propagandas imobiliárias. Nesse ponto, destaca-se a continuidade da alienação por trás das oportunidades sociais e de lazer, fechadas no interior do complexo de moradia, como reforço à negação do lugar e da cidade. Assim como evidenciado na Escala Urbana, a maioria das atividades presentes nesses espaços poderiam ser realizadas em praças, parques, espaços públicos ou em outros serviços já existentes na privilegiada região onde as edificações se inserem. Demonstra-se, com isso, o indício sobre a inteligibilidade de venda de conjuntos habitacionais de alto padrão, como incentivo à sociabilidade de classe restrita ao círculo de renda com capacidade de acessar a convivência fechada e privilegiada, um importante componente do fetiche da moradia. Como falamos de habitações na centralidade, até que ponto a concepção desses espaços é utilizada para vender uma opção para não se presenciar a diversidade de renda, gênero e raça da população de Belo Horizonte?

Por outro lado, o fato de se ter acesso exclusivo a um “resort de alto luxo a um elevador de distância” (Caparó, 2022) cria a contraditória situação quando pensamos nos impactos de manutenção desses espaços. As necessárias relações sociais comunitárias são a base para o bem-estar de espaços condominiais como locais para o encontro entre vizinhos. Entretanto, como pode ser visto no mosaico, as renderizações em nível do observador não apresentam ninguém durante o uso desses espaços. De forma a valorizar a estratégia de venda pela exclusividade, a coletividade da vizinhança também é invisibilizada. A imagem constituída pela montagem, ao demonstrar apenas lugares vazios de vida, não os ilustra como potencializadores da criação de vínculos comunitários. Muito pelo contrário: cada perspectiva é um convite ao uso individual do seu leitor. Ao se colocar no lugar de um possível comprador, não imaginamos que as amenidades oferecidas serão compartilhadas com outras 96 unidades habitacionais do Infinity Art Residences, ou 123 unidades no caso do Soul Savassi.

Por fim, a Escala Individual ilustra o espaço das unidades habitacionais simuladas para a venda. O mosaico de imagens, evidenciado na Figura 3, se vê novamente marcado por uma notável uniformidade.



**Figura 3:** Escala Individual

**Fonte:** Caparaó, 2022 e Canopus, 2018 - alterado pelo autor

Com a diferença da qualidade de renderização e do tipo de iluminação, os apartamentos do Infinity Art Residences e do Soul Savassi poderiam ser compreendidos como versões de unidades habitacionais de um mesmo conjunto habitacional. A montagem evidencia, principalmente, a ênfase no espaço para receber convidados. As salas de estar, compostas de adega e bar, assim como as varandas com vistas espetaculares da cidade são os espaços mais enquadrados na propaganda.

No caso dos espaços privados dos dormitórios, a simulação de uso definida pelo mobiliário combina-se com a extensa oferta de serviços condominiais da Escala Coletiva. Identifica-se a partir desses elementos para quem as imagens dos apartamentos foram produzidas: as famílias. A composição de cômodos, a escolha de materiais, a tonalidade das cores e superfícies juntamente com a escolha de mobiliários dirigem a imaginação para uma leitura de cenas cotidianas de núcleos familiares padrões. Destaca-se, nesse caso, o quarto infantil de tonalidades rosa, no caso do Soul Savassi, sugere a moradia de uma família com uma filha.

A invisibilidade, na escala individual, também é um fator interessante a ser reparado. Os espaços de serviços - cozinha e lavanderia - não são retratados, mas encontram-se presentes nas plantas humanizadas, representadas na Figura 4. Elas remetem à existência de espaços voltados para o uso exclusivo de pessoas contratadas para trabalhos domésticos, como o banheiro de serviços e depósito com cama (antigo quarto de empregada) destacados de vermelho. Essa invisibilidade se faz como incentivo de uma forma de morar que reproduz o hábito da contratação da mão de obra barata para o cuidado doméstico cotidiano, uma vez que a venda não explicita ao possível comprador o funcionamento dos serviços de reprodução próprios do ato de morar.



**Figura 4:** Plantas Humanizadas  
**Fonte:** Caparaó, 2022 e Canopus, 2018 - alterado pelo autor

As propagandas de empreendimentos imobiliários, tomando como referência as análises de Caparaó (2022) e Canopus (2020), revelam a lógica subjacente à produção de moradias que influenciam politicamente os rumos e decisões do planejamento urbano. Evidencia-se, assim, a uniformidade dessa produção, perceptível na análise da imagem em suas diferentes escalas – urbana, coletiva e individual. A padronização tanto dos espaços quanto da imagem de seus moradores deriva da reprodução de um fetiche da mercadoria: a suposta oferta de uma individualidade contraditória e exclusiva, isolada dos conflitos e da diversidade inerentes à vida urbana.

### **APONTAMENTOS PARA CONTINUIDADE DE DISCUSSÕES**

O planejamento, dimensionamento e representação de um espaço a ser construído, gerido e transformado não define a maneira como ele será utilizado. Projetar e planejar não compõem a prescrição de uso. Da mesma maneira, as propagandas, que se baseiam nos elementos de representação do espaço provindos do campo da arquitetura e do urbanismo, não definem a forma de morar de seus habitantes. Elas ocorrerão a partir da interpretação das pessoas, estando um espaço sempre aberto à alteração para responder às demandas e desejos dos agentes que ocupam cotidianamente os lugares.

Apesar disso, os dispositivos de planejamento espacial sempre são compostos com uma carga de expressão, de sugestões e simulações que compõem a cena idealizada de sua concepção. Em outras palavras, tanto o projeto como o Plano são compostos de incentivos de uso que remetem à idealização de relações sociais por quem as criou. Eis a necessidade de compreender como a comunicação sobre dinâmicas espaciais é realizada. Ela deve ser feita de forma a permitir a expressão de diferentes agentes na definição de seu espaço e seu território.

A apropriação do espaço individual, para além dos apartamentos padronizados, necessita de subversão por parte da interpretação de moradores. Na maioria das vezes, a individualização das moradias produzidas em massa vem com outro aumento do dispêndio financeiro: a contratação de arquitetos de interiores e equipes de obra para a realização de reformas. Adaptar a unidade padrão ao estilo de vida individual custa caro. A expressão do morar privilegiado é, de certa forma, uma resistência à imposição da identidade imposta pela produção em massa.

Já o espaço coletivo, esse também será alvo dos necessários acordos de coletividade. Habitar os condomínios, independente da estética resort, requer lidar com negociações e conflitos próprios do compartilhamento. Algo interessante a se perceber é como as associações de moradores lidam com os embates. Caso o diálogo exista, os espaços coletivos resultarão de vínculos comunitários pacíficos. Nos casos de dissenso, as restrições e a disciplina aparecerão em formas de regras e

regulamentos que burocratizam o acesso às belas piscinas, salões de festas, quadras, academias, etc.

A experiência de cena de dissenso sobre o morar na centralidade permite a aparição da relação de uniformidade da moradia produzida em massa e de seus privilegiados moradores. Ao colocar lado a lado a imagem de venda de dois empreendimentos identifica-se os indícios da inteligibilidade que rege a produção manufaturada da "indústria" da construção civil. Ela se vê marcada por uma reprodução que insiste em replicar algo que não se conecta com o lugar e as possíveis dinâmicas urbanas de sua localidade.

A contraditória forma produtiva também se estrutura na padronização de seus moradores, resumindo a estética do padrão familiar de trabalhadores médios ao seu interesse. Tanto as premissas do funcionamento da lógica de mercado, quanto os indícios apresentados pelo conteúdo gráfico das propagandas imobiliárias apontam para a necessidade de um olhar crítico. Essa produção enquadra seus moradores e, de certa forma, a cidade, a partir da hierarquização social.

Como afirmado por Marques (2022), a escrita de uma cena não associa responsabilidades à institucionalidade de uma estrutura de poder, mas possibilita o questionamento sobre a reprodução de hierarquias em sua máquina explicativa. A mise en scène também expressa como uma experiência de crítica pode se fazer como uma alternativa à simplória rotulagem de identidade de moradores como "privilegiados" que acessam essa produção em massa. Ao contrário, a montagem das cenas se faz para demonstrar como existe uma imposição identitária do morar da classe média que é, de certa forma, violenta. Como imposição, a inteligibilidade de venda do morar perpassa a noção de privilégio para algo que deveria ser um direito. Por fim, para se acessar esse privilégio, deve-se adequar-se à forma de vida para a qual sua produção é direcionada. Adentrar a redoma da definição do que se considera privilégio aponta para as questões superficiais da imagem social como comportamento padronizado. Aparentar ser privilegiado é se comportar como privilegiado e enxergar a sua cidade pela ótica da exclusividade e separação trazidas pelo seu privilégio.

Por outro lado, é preciso lembrar-se que o sujeito não é origem de um processo de insurgência, mas poderá ser o seu resultado se assim desejar. As formas de subjetivação que produzem possíveis modificações no campo da experiência do morar provém da necessidade de cada um compreender a importância da sua própria singularidade. Nem arquitetos, nem incorporadores guardam a sabedoria necessária para definir a melhor forma de morar. Somente o próprio sujeito que habita o cotidiano de seu espaço, tem o conhecimento para fazê-lo.

## AGRADECIMENTO

Ao CNPq, cujo financiamento à pesquisa "Outra lógica da prática para moradia e cidade: o direito de existir" (Chamada CNPq/MCTI n. 10/2023 - Faixa B - Grupos Consolidados) foi fundamental para a realização da investigação explorada, em parte, nesse artigo.

## REFERÊNCIAS

CONTRUTORA CANOPUS. **Infinity Art Residences**. 2025. VivaReal. Disponível em: <https://www.vivareal.com.br/imoveis-lancamento/infinity-art-residences-2494754321/> Acesso em: 3 de novembro de 2025.

CONTRUTORA CAPARAÓ. **Soul Savassi: a vida começa aqui**. 2022. Disponível em: <https://soulcaparao.com.br/>. Acesso: 6 jun. 2023

FERRO, Sérgio. A produção da casa no Brasil. In: **Arquitetura e Trabalho Livre**. [s.l.]: Cosac Naify, 2006, p. 61-101.

MARQUES, Ângela. **O método da cena em Jacques Rancière: dissenso, desierarquização e desarranjo**. Revista Galáxia. v. 47, 2022, p.1-21. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/gal/a/vgSgVjRpY8HxkBvzRMy5d6r/>. Acesso em: 18 out. 2025.

MARQUES, Ângela e SÁ MARTINO, Luís Mauro. Entre o digno e o precário: enquadramento biopolítico de mulheres em fotografias jornalísticas sobre o Programa Bolsa-Família. **Bakhtiniana**, v.15. n.1, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/bak/a/nKMHDK6mCp58Yb9LGPYrXsB/?lang=pt>. Acesso em: 18 out. 2025.

MORADO NASCIMENTO, Denise. **O sistema de exclusão na cidade neoliberal brasileira**. Marília: Lutas Anticapital, 2020.

MORADO NASCIMENTO, Denise (Org). **Saberes [Auto] Construídos**. Belo Horizonte: Associação Imagem Comunitária, 2016.

MORADO NASCIMENTO, Denise et al (Orgs). **Práticas sociais no espaço urbano: percursos e desdobramentos do grupo PRAXIS-EA/UFMG [2009-2022]**. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura, 2022.

NASCIMENTO, Simon. Com Savassi em destaque, imóveis em BH custam quase duas vezes mais que a média do Brasil. **O Tempo**, 2025. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/economia/2025/3/8/com-savassi-em-destaque-imoveis-em-bh-custam-quase-duas-vezes-mais-que-a-media-do-brasil>. Acesso em: 18 out. 2025.

PASSARINI, Ígor. Vereadores ignoram estudos e aprovam alteração no Plano Diretor de BH. **Estado de Minas**. Belo Horizonte, abr 2023. Seção Política. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2023/04/28/interna\\_politica,1487226/vereadores-ignoram-estudos-e-aprovam-alteracao-no-plano-diretor-de-bh.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2023/04/28/interna_politica,1487226/vereadores-ignoram-estudos-e-aprovam-alteracao-no-plano-diretor-de-bh.shtml). Acesso em: 18 out. 2025.

RAMIRES, Giovana; DIAS, Maria Angela; ARAUJO, Ana Paula. O desenho de arquitetura sob a ótica da retórica. **Revista Rhêtorikê**, n. 8, 2022.

SCHEER, David Ross. **The Death of Drawing: Architecture in the Age of Simulation**. Londres e Nova York: Routledge, 2014.

SINDUSCON-MG. **Custo Unitários Básicos de Construção em maio**. 2023. Disponível em: [https://sinduscon-mg.org.br/wp-content/uploads/2023/05/tabela\\_cub\\_mai\\_2023.pdf](https://sinduscon-mg.org.br/wp-content/uploads/2023/05/tabela_cub_mai_2023.pdf). Acesso: 20 jun. 2023.

**ANÁLISE DA COLABORAÇÃO E INTEGRAÇÃO NO  
PROCESSO DE PROJETO<sup>1</sup>****ANALYSIS OF COLLABORATION AND INTEGRATION IN THE PROJECT  
PROCESS****ANÁLISIS DE LA COLABORACIÓN E INTEGRACIÓN EN EL PROCESO  
DEL PROYECTO**Joice Mariana de Assis Teixeira<sup>2</sup>Sidnea Eliane Campos Ribeiro<sup>3</sup>Danielle Meireles de Oliveira<sup>4</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p129-147

**Resumo**

Na Arquitetura, Engenharia e Construção, a colaboração é uma visão comum do empreendimento e pode ser analisada através de quatro recursos: pessoas, processos, tecnologia e dados. Com este estudo, buscou-se avaliar a integração de projetos de arquitetura e engenharia e analisar a colaboração no processo de projeto, considerando um fluxo de trabalho com a utilização, de metodologias como o *Building Information Modeling* (BIM). Através de entrevistas, foi possível avaliar a integração e colaboração entre profissionais de diferentes áreas, identificando cenários de colaboração.

**Palavras-chave:** Colaboração; Integração de projetos; BIM.

**Abstract**

In Architecture, Engineering and Construction, collaboration is a common vision of the enterprise and can be analyzed through four resources: people, processes, technology and data. With this study, we sought to evaluate the integration of architecture and engineering projects and analyze

---

<sup>1</sup> Este artigo toma por base pesquisa realizada por Joice Mariana de Assis Teixeira, no curso de Mestrado em Construção Civil, no Programa de Pós-graduação em Construção Civil da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), sob orientação de Sidnea Eliane Campos Ribeiro e coorientação de Danielle Meireles de Oliveira.

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista pelo Centro Universitário de Formiga (UNIFOR-MG), Engenheira Civil pela mesma instituição, Especialista em Gerenciamento Estratégico de Projetos pela Universidade Fumec, mestranda no Programa de Pós-graduação em Construção Civil pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). E-mail: joice.marianaat@gmail.com.

<sup>3</sup> Engenheira Civil pela Universidade Fumec, Mestre em Engenharia de Estruturas pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Doutora em Engenharia de Estruturas pela mesma instituição, Professora Associada e Chefe do Departamento de Engenharia de Materiais e Construção da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). E-mail: sidnea@ufmg.br

<sup>4</sup> Engenheira Civil pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Mestre em Engenharia de Estruturas e Doutora em Engenharia de Estruturas pela mesma instituição, Professora Associada do Departamento de Engenharia de Materiais e Construção da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). E-mail: danielle@demc.ufmg.br.

the collaboration in the design process, considering a workflow with the use of methodologies such as Building Information Modeling (BIM). Through interviews, it was possible to assess the integration and collaboration between professionals from different areas, identifying collaboration scenarios.

**Keywords:** Collaboration; Project integration; BIM.

### Resumen

En Arquitectura, Ingeniería y Construcción, la colaboración es una visión común de la empresa y se puede analizar a través de cuatro recursos: personas, procesos, tecnología y datos. Con este estudio, buscamos evaluar la integración de proyectos de arquitectura e ingeniería y analizar la colaboración en el proceso de diseño, considerando un flujo de trabajo con el uso de metodologías como *Building Information Modeling* (BIM). A través de entrevistas, fue posible evaluar la integración y colaboración entre profesionales de diferentes áreas, identificando escenarios de colaboración.

**Palabras clave:** Colaboración; Integración de proyectos; BIM

### INTRODUÇÃO

A colaboração é um dos pilares que sustentam o desenvolvimento de projetos na construção civil e acontece quando existe uma visão comum do empreendimento, desde os estudos preliminares de projeto (RUGGERI, 2017). Para Sacks *et al.* (2021), um projeto de edifício baseia-se na colaboração próxima entre especialistas situados em todo o espectro de conhecimento de um empreendimento, bem como na colaboração próxima entre a equipe de projeto, os construtores e os fabricantes. Segundo os autores, o trabalho colaborativo aponta para a integração do projeto e da construção.

Apesar de a colaboração usando desenhos 2D também ser possível, ela é mais difícil e mais demorada do que trabalhar com um ou mais modelos 3D coordenados, nos quais o controle de modificações pode ser mais bem gerenciado. O *Building Information Modeling* (BIM), ou Modelagem da Informação da Construção, é considerado, atualmente, um facilitador de processos para os serviços de arquitetura, engenharia e construção, oferecendo modelos virtuais com informações de todas as fases de projeto, contemplando diversas dimensões e proporcionando análise e controle melhores do que é possível em um processo de projeto tradicional, com projetos desenvolvidos em *Computer Aided Design* (CAD) (SACKS *et al.*, 2021).

Segundo Ruggeri (2017), as complicações decorrentes da má colaboração resultam em inúmeros problemas na indústria da construção. Considerando isso, questiona-se a eficiência do processo de projeto comumente seguido nos escritórios de arquitetura e engenharia e se existe uma estrutura e um fluxo de trabalho que favoreçam a colaboração entre os profissionais envolvidos na concepção de um empreendimento, de forma a garantir a integração de projetos de diferentes disciplinas. Diante das vantagens da adoção do BIM, pergunta-se, também, de que forma essa metodologia pode contribuir para a garantia de um processo de projeto colaborativo e quais mudanças a sua utilização pode provocar na cultura das organizações e nas relações de trabalho entre os profissionais da construção civil, principalmente entre projetistas, arquitetos engenheiros, de forma a integrar as especialidades e melhorar as entregas de projetos.

O objetivo principal deste estudo é avaliar se as empresas do setor da construção civil têm estabelecido relações de trabalho colaborativas, com processo de projeto integrado, analisando a possibilidade de a metodologia BIM contribuir para este cenário. Sabe-se que a implementação do BIM no Brasil ocorrerá de forma lenta, portanto busca-se, também, analisar em que ponto as empresas estão para a adoção de novas tecnologias e formas de trabalho e verificar o nível de colaboração e interação existente para garantir a integração no processo de projeto e modelos da construção mais fiéis e com mais informações.

Na indústria da construção, a incompatibilidade entre projetos impede que projetistas e outras partes interessadas do empreendimento compartilhem informações de forma rápida e precisa, indicando ineficiência no processo de projeto. O trabalho colaborativo busca processos mais aprimorados nas etapas de projeto e de construção de forma a evitar erros projetuais e na coordenação. Entretanto, diante das falhas registradas no setor e da resistência dos profissionais na adoção de novas tecnologias de projeto e na mudança de cultura, vê-se a necessidade de investigar como anda a interação entre projetistas, se existe uma colaboração no seu fluxo de trabalho que garanta a integração dos projetos de diferentes áreas e de que forma a metodologia BIM pode ajudar na constituição de um ambiente colaborativo e na minimização de erros de projeto através modelos da construção compatibilizados e com informações precisas.

No desenvolvimento deste estudo foi feito um levantamento bibliográfico sobre o tema e uma pesquisa exploratória sobre processos e fluxo de trabalho de empresas da área de Arquitetura e Engenharia localizadas em Minas Gerais. Esse estudo foi conduzido na forma de entrevistas, a fim de abordar as experiências dos profissionais e a estrutura das empresas. Para tanto, foi elaborado um roteiro de perguntas estruturadas para nortear o trabalho, com o objetivo de identificar padrões, cultura e dificuldades no processo de projeto adotado pelos escritórios entrevistados. Através das entrevistas com profissionais da área, foi possível identificar, então, diferentes cenários de colaboração. Para fundamentar este estudo foi realizado um levantamento bibliográfico, abordando conceitos relacionados a processos de projeto, à colaboração e ao BIM, como um facilitador para um processo de projeto colaborativo e integrado.

## **PROCESSO DE PROJETO TRADICIONAL**

O processo de projeto na construção civil envolve todas as decisões e formulações que visam subsidiar a criação e a produção de um empreendimento, indo da montagem da operação imobiliária, passando pela formulação do programa de necessidades e da concepção do produto até o desenvolvimento da produção, o projeto "*as built*" e a avaliação da satisfação dos usuários com o produto. Os agentes da concepção e do projeto do empreendimento são os projetistas de arquitetura e engenharia e todos aqueles que tomam decisões relativas à montagem, concepção e planejamento do empreendimento (FABRÍCIO, 2002).

Para Melhado (2005), dependendo do porte do empreendimento, o processo de projeto pode ser ilustrado por estruturas organizacionais complexas, com diferentes camadas de partes interessadas - projetistas, clientes, usuários e construtores. Entretanto, tradicionalmente, esse processo representa um conjunto de projetos isolados, desenvolvidos de maneira fragmentada, independente e desintegrada, ou seja, projetos de diferentes disciplinas - no caso Arquitetura, Estrutura, Sistemas Prediais e outros - são desenvolvidos individualmente, sem integração uns com os outros, com base apenas no projeto concebido pelo Arquiteto. Dessa forma, o foco está na delimitação das características do produto-edifício, desconsiderando o papel do projeto como ferramenta para auxílio na condução das atividades construtivas.

As etapas do processo de projeto em arquitetura têm sido consideradas conforme a norma brasileira NBR 13.532:1995 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1995), atualmente cancelada e substituída pela norma NBR 16.636:2017, etapas estas que ocorrem, tradicionalmente, de forma sequencial:

- Levantamento de dados para arquitetura;
- Programa de necessidades de arquitetura;
- Estudo de viabilidade de arquitetura;
- Estudo preliminar de arquitetura;
- Anteprojeto de arquitetura;
- Projeto legal de arquitetura;
- Projeto básico de arquitetura;
- Projeto para execução de arquitetura.

Segundo Martins Júnior (2018), um aspecto relevante a ser lembrado no processo de projeto tradicional é o uso das tecnologias digitais na elaboração dos projetos. Os países desenvolvidos começaram a implantar a cultura do *Computer Aided Design* (CAD) na década de 1970, tendo início no Brasil apenas 20 anos depois, tanto na prática da arquitetura como no ensino. Assim, desde a década de 1990, as ferramentas digitais CAD são empregadas no processo de projeto tradicional. Entretanto, a inserção do CAD no processo de projeto não mudou, significativamente, a forma de trabalho dos arquitetos. A representação dos projetos foi facilitada, mas a forma de colaboração, por exemplo, permanece sendo sequencial. Os recursos CAD pouco estimulam o processo de projeto colaborativo da equipe, ao contrário do que propõe as ferramentas digitais atualmente disponíveis.

## COLABORAÇÃO

A colaboração acontece quando os recursos coletivos de uma equipe são reunidos e uma tarefa compartilhada é alcançada. Contribuições para o trabalho são coordenados por meio de comunicações e compartilhamento de informação e conhecimento (BOUCHLAGHEM, 2012). A busca pela colaboração é antiga nos processos que envolvem o setor da construção civil, como é possível ver em uma afirmação de Fabrício (2002, p. 172): “no cerne do processo de Engenharia Simultânea está a busca de uma precoce e mais intensa colaboração entre os agentes envolvidos, diretos e indiretamente, na concepção, produção e uso de um novo produto ou serviço”.

Segundo Melhado (2005), o aumento do volume de disciplinas de projeto geradas no processo, a elevação do fluxo de informações e a necessidade de maior integração e compatibilização entre os intervenientes, em prazos cada vez mais reduzidos, implicaram uma maior demanda e uma maior complexidade na gestão do processo de projeto. A engenharia simultânea, ou projeto simultâneo, valoriza a integração entre os agentes de um processo para que, ao final, o produto atenda às expectativas do cliente, partindo do pressuposto de que essa falta de integração gera incertezas no processo e comprometimento da qualidade do produto final. Os profissionais de diferentes disciplinas – arquiteto, engenheiros e outros – trabalham de forma paralela, não sequencial como num projeto tradicional, formando uma equipe multidisciplinar, coordenada e colaborativa.

Para Manzione (2013), como um projeto é um processo colaborativo, cada disciplina precisa ser apoiada por um modelo referencial contendo as informações de outras disciplinas e que possa ser comunicado e compartilhado por todos os agentes, ou seja, proprietário, construtor, coordenador do projeto, gestor de manutenção, arquiteto, engenheiro civil, engenheiro de ar-condicionado e instalações e projetistas de outras especialidades. Uma forma conceitual aparentemente simples de tratar com as vistas específicas é tratá-las como submodelos de um modelo referencial compartilhado.

A colaboração nas áreas de Arquitetura, Engenharia e Construção (AEC) compreende fluxos de trabalho complexos em que diferentes agentes precisam ser incorporados em um conjunto comum de informações por um longo período. No processo de projeto com a utilização da tecnologia BIM, a colaboração acontece através da troca ou do compartilhamento dos modelos BIM ou de seus subconjuntos (MANZIONE, 2013). A complexidade de sistemas colaborativos se manifesta, portanto, na impossibilidade de separação das partes, contrapondo o processo de projeto tradicional (RUGGERI, 2017).

Manzione (2013) ressalta que, apesar de o processo de projeto ter sido estudado por diversos pesquisadores, no Brasil são identificadas necessidades de ampla reformulação. A tecnologia BIM e o trabalho colaborativo têm sido considerados o estágio superior a ser alcançado, mas, antes, é necessário analisar o trabalho colaborativo com base em quatro recursos-chave: pessoas, processos, tecnologia e dados.

No processo de projeto colaborativo com o BIM, são inúmeros os fatores que podem limitar a colaboração entre os agentes e dificultar o desenvolvimento da construção virtual. Geralmente, é possível definir esses fatores como sendo limitações relacionadas aos processos, aos agentes ou às tecnologias, como processo fragmentado e sequencial, resistência ao trabalho colaborativo e problemas de interoperabilidade (MARTINS JÚNIOR *et al.*, 2019).

### **BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)**

O setor da construção civil envolve atividades colaborativas. A melhoria do projeto e do gerenciamento de obras depende do aprimoramento dos fluxos de trabalho, ou seja, de processos de trabalho colaborativo suportados por compartilhamento e troca de informações facilitada entre os participantes de um projeto. Interoperabilidade é a capacidade de troca de dados que estabiliza os fluxos de trabalho e facilita sua automação. Ela é possível e facilitada através da utilização da metodologia *Building Information Modeling* (BIM), eliminando a necessidade de se copiar manualmente dados já gerados em outra aplicação e contribuindo para que múltiplas aplicações atuem de forma conjunta no trabalho. Papel central na interoperabilidade, o *Industry Foundation Classes* (IFC) é um esquema desenvolvido para definir um conjunto extensivo de representações de dados consistentes de informações da construção para intercâmbio entre aplicações de *software* de AEC. Dessa forma, o IFC trata de informações da construção ao longo de todo o seu ciclo de vida, desde a viabilidade e planejamento, passando pelo projeto e construção, até a ocupação e a operação (SACKS *et al.*, 2021)

O BIM destaca-se como tecnologia da informação voltada à AEC, contribuindo de forma relevante para potencializar o trabalho colaborativo e otimizar os processos de projeto dos escritórios de arquitetura e engenharia. Os sistemas de desenho assistido por computador (*Computer Aided Design* - CAD) têm sido substituídos pela plataforma BIM, ainda que lentamente em alguns contextos, a exemplo do mercado nacional. O BIM traz a ideia de uma prática de projeto integrado, a partir das primeiras fases de projeto, e oferece recursos que estimulam e facilitam o trabalho colaborativo, bem como a integração de disciplinas (arquitetura, estrutura, instalações elétricas, hidrossanitárias e projetos especiais), desde o início da concepção, e não apenas ao final do processo, visando gerar um único modelo construtivo virtual (MARTINS JÚNIOR *et al.*, 2019).

As fases tradicionais de projeto relacionadas ao processo CAD não se adequam com facilidade aos fluxos e à necessidade de troca de informação em um processo BIM. As experiências com trabalhos realizados utilizando essa tecnologia mostram que os cronogramas de projeto se alteram, tanto no prazo quanto na distribuição das tarefas. Dentro do processo BIM, o planejamento do desenvolvimento dos projetos deve ser modificado para atender ao fluxo de informação necessário. Existe uma antecipação das decisões de projeto de fases futuras para fases iniciais - um volume maior de decisões é tomado no início da concepção. Em contrapartida, a extração de documentos

de projeto, na forma tradicional, passa a acontecer após um amadurecimento maior dos modelos. Por exemplo, um estudo de viabilidade terá mais informações do que o costume, o estudo preliminar torna-se praticamente um anteprojeto e o projeto básico é simplesmente uma transição para o detalhamento no projeto executivo (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ESCRITÓRIOS DE ARQUITETURA, 2015).

O BIM não acelera o processo projetual dos escritórios, mas promove a redução de erros de compatibilização, de representação dos elementos construtivos e de informações, o que torna potencialmente o processo mais eficaz e controlado (CORNETET; FLORIO, 2015). Kowaltowski, *et al.* (2011) afirmam, entretanto, que, sem eficiente interoperabilidade e efetiva colaboração, perde-se a ideia do BIM como processo de trabalho. Na prática, observa-se que poucas empresas e profissionais que utilizam ferramentas BIM buscam a interoperabilidade e a colaboração.

## MÉTODO

Foi desenvolvida uma pesquisa exploratória sobre a configuração dos processos, ou fluxo de trabalho, seguidos por empresas e profissionais da área de projetos de Arquitetura e Engenharia. Segundo Gil (2002), a pesquisa exploratória tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. Pode-se dizer que estas pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é, portanto, bastante flexível, de modo que possibilite a consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado. Na maioria dos casos, essas pesquisas envolvem um levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e análise de exemplos que estimulem a compreensão do tema. Foram, portanto, escolhidas empresas e profissionais do setor de projetos de Arquitetura para entrevistas sobre sua rotina de trabalho, especificamente sobre como funcionam os processos internos e quais as ferramentas utilizadas pela equipe, de forma a descobrir qual a sua metodologia de trabalho; se o processo de projeto ocorre de forma mais tradicional ou se a empresa está engajada em novas tecnologias, como o BIM. Dessa forma, foi possível identificar até que ponto os profissionais conseguem desenvolver uma integração de projetos entre disciplinas diferentes, como as que envolve a área de Engenharia, e se os processos dentro da mesma ocorrem de forma colaborativa.

Para dar início às entrevistas, foram selecionadas quinze empresas de projeto de arquitetura localizados em Minas Gerais, que desenvolvem projetos residenciais e comerciais de pequeno e médio porte. Essas empresas foram escolhidas independentemente do processo de projeto que seguem na sua rotina de trabalho - pelo contrário, as características, ferramentas e métodos adotados foram sendo expostos durante a entrevista - da mesma forma como também não foram escolhidos pela caracterização e organização da equipe de projeto.

A entrevista foi o instrumento de coleta de dados para este estudo e foi conduzida através de um roteiro de perguntas, baseado em quatro recursos-chave, definidos por Manzione (2013) para análise do trabalho colaborativo: pessoas, processos, tecnologia e dados. Essas entrevistas aconteceram na forma de reuniões *on-line*, através da ferramenta *Google Meet*. A relação de perguntas feitas durante os encontros e os recursos-chave definidos por Manzione (2013) está no Quadro 1.

No final da pesquisa, analisando as respostas de cada profissional, e comparando uma empresa com a outra, foi possível identificar três perfis diferentes. Cada perfil encontrado foi compreendido através de cenários de colaboração. O primeiro cenário corresponde às empresas onde não existe um processo colaborativo. O segundo cenário, àquelas onde foi identificada colaboração, mas a tecnologia BIM não é utilizada no processo de projeto. Por fim, no terceiro cenário, estão aquelas empresas cujo processo é colaborativo e que a tecnologia BIM é utilizada no desenvolvimento de projetos.

Nº	PERGUNTA	RECURSOS-CHAVE
1	Para você, profissional do setor da construção civil, quais opções caracterizam um trabalho colaborativo no processo de projeto?	Pessoas e Processos
2	Qual o número de pessoas que trabalham na empresa/escritório?	Pessoas
3	A empresa/escritório atua em qual (quais) área(s)?	Pessoas e Processos
4	Vocês terceirizam projetos de outras disciplinas/áreas ou terceirizam outras atividades?	Pessoas e Processos
5	No caso de terceirização, ou contratação, de serviços de profissionais externos ao escritório, quais projetos de outras disciplinas/áreas ou outras atividades vocês terceirizam?	Pessoas e Processos
6	A empresa/escritório adota um processo de projeto? Esse processo é seguido na rotina dos funcionários?	Pessoas e Processos
7	Descreva o processo de projeto seguido pelo escritório.	Pessoas, Processos, Tecnologia e Dados
8	Como é o fluxo de trabalho entre profissionais de arquitetura e profissionais das outras áreas?	Pessoas, Processos e Dados
9	A empresa/escritório possui uma estrutura organizacional definida? Existe uma hierarquia e interdependência entre os funcionários da empresa?	Pessoas e Processos
10	Como é a interação e padrão de comunicação entre os profissionais envolvidos nos projetos do escritório?	Pessoas e Processos
11	Quais softwares são utilizados ao longo do processo de projeto pelos profissionais do escritório e pelos profissionais de outras áreas terceirizados/contratados?	Tecnologia e dados
12	Vocês fazem compatibilização entre os projetos de arquitetura e os projetos complementares (de outras áreas: estrutura, instalações, etc.)? Como é o compartilhamento de dados desses projetos?	Pessoas, Processos, Tecnologia e Dados
13	Vocês acreditam que seus projetos sejam feitos de forma integrada, com todas as áreas de projetos (arquitetura, estrutura, instalações, etc.) pensadas simultaneamente? Existe uma coordenação de	Pessoas, Processos e Dados

	projetos que auxilie vocês nisso?	
14	Além de trabalhar no desenvolvimento de projetos, a empresa/escritório atua em obras?	Pessoas e Processos
15	Durante o processo de execução de obras, quais problemas normalmente são relatados a vocês, ou quais problemas vocês mesmos percebem, que interferem no andamento e na qualidade da construção?	Pessoas, Processos e Dados
16	Qual o nível de conhecimento sobre BIM entre os profissionais do escritório?	Tecnologia
17	A adoção do BIM por empresas e profissionais é um processo de longo prazo desenvolvido em estágios. Qual opção melhor caracteriza o atual estágio do escritório?	Tecnologia
18	Para quais atividades os profissionais do escritório, e terceirizados, utilizam o BIM?	Tecnologia
19	Vocês consideram o processo de projeto do escritório como um processo colaborativo?	Pessoas, Processos e Tecnologia
20	Descreva quais são as dificuldades encontradas durante o processo de projeto, desde a prospecção e relacionamento com clientes, até a entrega final dos projetos e início das obras, passando pelas apresentações e aprovações de anteprojetos, comunicação com outros profissionais, alterações de projetos, dificuldades técnicas e administrativas, usabilidade das ferramentas e softwares, facilidade no compartilhamento de informações, entre outras questões enfrentadas pelo escritório.	Pessoas, Processos, Tecnologia e Dados

**Quadro 1:** Relação entre perguntas e recursos-chave.

**Fonte:** A autora (2022).

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

A condução da entrevista se deu através de um roteiro estruturado de perguntas sobre a configuração de cada empresa, as áreas de atuação, os processos internos e externos, a comunicação e o relacionamento entre projetistas, as tecnologias utilizadas no desenvolvimento de projetos e a capacidade de gerenciamento da empresa. Os quinze escritórios entrevistados foram identificados por letras, de modo a manter o sigilo dos dados obtidos.

A primeira pergunta da entrevista - "Para você, profissional do setor da construção civil, o que caracteriza um trabalho colaborativo no processo de projeto?" - foi feita com o objetivo de saber o que o entrevistado entendia por "trabalho colaborativo". Dos entrevistados, 100% consideraram que trabalho colaborativo "refere-se à gestão de pessoas e equipes dentro da empresa, ou escritório, às relações interpessoais e *soft skills* desenvolvidas ao longo do processo de projeto, às habilidades de comunicação entre profissionais de projeto, à capacidade de empatia e ajuda entre colegas de trabalho", 100 % consideraram, também, que "refere-se ao desenvolvimento de um empreendimento de forma paralela, onde projetos de diferentes disciplinas são desenvolvidos simultaneamente, com profissionais de diferentes áreas envolvidos e engajados em atividades interligadas" e 53,3% afirmaram que trabalho colaborativo "refere-se à compatibilização de projetos de diferentes disciplinas, desenvolvidos por profissionais de diferentes áreas, a fim de verificar interferências e erros projetuais".

Para conhecer um pouco mais sobre a configuração do escritório, foi questionada a equipe de projeto. Nove escritórios (60%) possuem entre 6 e 10 pessoas trabalhando diretamente com projetos, quatro (26,7%) possuem entre 3 e 5 pessoas e 2 (13,3%) possuem entre 11 e 15 pessoas. Das empresas, 100% atuam em Projetos de Arquitetura, 40% das empresas atuam na área da Engenharia Estrutural, 33,3% das empresas atuam, em Projetos de Instalações Elétricas e Hidrossanitárias, 93,3% atuam, além de Projetos de Arquitetura, em Projetos de Interiores e 66,7% atuam, também, em Projetos de Paisagismo.

Sobre a terceirização de profissionais externos à empresa, que executam projetos de outras disciplinas, 33,3% dos escritórios entrevistados afirmaram terceirizar serviços, enquanto 20% afirmaram que não terceirizam, uma vez que possuem uma equipe completa multidisciplinar que desenvolve projetos de todas as áreas. Dos entrevistados, 46,7% afirmaram que não terceirizam serviços e não possuem uma equipe completa e multidisciplinar, mas indicam profissionais para o desenvolvimento de projetos de outras áreas. Na terceirização, a maioria dos projetos contratados foram de engenharia, mais especificamente projetos estruturais (53,3%) e de instalações complementares (60%). Duas empresas afirmaram que terceirizam serviços apenas quando a demanda do escritório está alta a ponto de comprometer a qualidade do trabalho da equipe. Outros serviços que são contratados são a aprovação de projetos em Prefeitura (33,3%) e o desenvolvimento de projetos de paisagismo (46,7%), além de serviços de representação gráfica (46,7%), como concepção de maquetes 3D e renderização de imagens e vídeos. Nenhum escritório terceiriza serviço de compatibilização de projetos.

Para abordar a sexta pergunta, foi feita uma contextualização sobre processo de projeto. Quando questionados se a empresa, ou escritório, adotava um processo de projeto e se esse processo era, de fato, seguido na rotina dos funcionários, 40% dos entrevistados afirmaram que no escritório havia um processo de projeto que era seguido pela equipe, enquanto 60% afirmaram que havia um processo de projeto, mas que nem sempre era seguido.

A sétima pergunta foi feita de forma aberta, uma conversa informal sobre a rotina da empresa, com o objetivo de confirmar as respostas de outras perguntas, a fim de eliminar a possibilidade de que a sugestão de respostas prontas induza o entrevistado ao erro, ou seja, a passar informações que não correspondam à realidade do escritório.

Ainda sobre processo de projeto, a oitava pergunta abordou o relacionamento com profissionais de diferentes áreas, estes trabalhando ou não dentro da empresa. Foi questionado como é o fluxo de trabalho entre profissionais de arquitetura e profissionais de outras áreas. Como resultado: 53,3% elaboram um estudo preliminar, com planta baixa básica da arquitetura, e vão desenvolvendo o anteprojeto em conjunto com profissionais de outras áreas (engenheiros de estrutura, instalações e outros); 33,3% desenvolvem todo o Projeto de Arquitetura e, depois de aprovado em Prefeitura e outros órgãos, disponibilizam os projetos para engenheiros desenvolverem os projetos Estrutural,

de Instalações e outros necessários; 13,3% desenvolvem um anteprojeto, uma prévia da arquitetura, e discutem a viabilidade técnica da proposta com os engenheiros de estrutura, instalações e outros. Fazem as alterações e melhorias sugeridas e finalizam o Projeto Legal e, depois de aprovado em Prefeitura, seguem para o Projeto Executivo, enquanto os engenheiros desenvolvem os projetos finais das outras áreas.

Para conhecer melhor o fluxo de trabalho seguido, bem como saber se existe uma hierarquia e interdependência entre os profissionais dentro do escritório, foi questionado se a empresa possuía uma estrutura organizacional definida. Das empresas entrevistadas, 60% apresentam uma organização projetizada, na qual o gerente de projetos possui autoridade total para atribuir prioridades, aplicar recursos e orientar o trabalho das pessoas alocadas no projeto; 20% apresentam uma estrutura organizacional orgânica, ou simples, com grupos de trabalho organizados de forma flexível, com pessoas trabalhando lado a lado, sem funções específicas, com pouca ou nenhuma autoridade de um gerente ou coordenador de projetos; 13,3% apresentam uma organização funcional, na qual cada funcionário tem um superior bem definido e os funcionários são agrupados por áreas de especialização e gerenciados por uma pessoa especializada nessa área; e 6,7% das empresas apresentam uma organização matricial, que consiste em qualquer estrutura organizacional na qual o gerente de projetos divide as responsabilidades com os gerentes funcionais para atribuição de prioridades e orientação do trabalho das pessoas alocadas no projeto.

A respeito do relacionamento entre os profissionais envolvidos nos projetos da empresa, foi questionada a interação e o padrão de comunicação entre as pessoas. Entre os entrevistados, 60% apresentaram uma colaboração "face-a-face", com interação no mesmo local, ao mesmo tempo, 20% apresentaram uma colaboração "distribuída síncrona", com interação em locais diferentes, ao mesmo tempo, 13,3% apresentaram uma colaboração "assíncrona", com interação no mesmo local, mas em tempos diferentes e 6,7% apresentaram uma colaboração "distribuída assíncrona", com interação em locais diferentes e em tempos diferentes.

A fim de conhecer melhor sobre os recursos tecnológicos utilizados pelos escritórios entrevistados, foi questionado quais *softwares* eram usados durante o processo de projeto pelos profissionais do escritório e pelos profissionais externos. Para representação gráfica de projetos de arquitetura, 100% das empresas entrevistadas afirmaram utilizar o AutoCAD, 26,7% afirmaram usar, também, o Revit e 20% o Archicad. O SketchUp foi apontado por 100% dos entrevistados - deles 73,3% utilizam o Lumion e o VRay, para renderização de imagens, e 6,7% o Enscape. Para projetos de engenharia, especificamente projetos estruturais, 40% utilizam o Eberick, 13,3% o TQS e 6,7% o Revit. Para projetos de engenharia, especificamente projetos de instalações, 33,3% utilizam o QIBuilder e 6,7% o Revit.

Os recursos tecnológicos utilizados também foram levados em consideração na avaliação da compatibilidade entre projetos de arquitetura e projetos complementares e como ocorre o

compartilhamento de dados sobre os projetos. Das empresas entrevistadas, 66,7% fazem compatibilização de projetos, mas não utilizam o BIM. Em 26,7% das empresas entrevistadas é feita uma compatibilização de projetos, mas não há participação da equipe nesse processo, apenas compartilham os dados da arquitetura com os profissionais de outras áreas. Somente 6,7% das empresas entrevistadas fazem compatibilização de projetos e compartilham arquivos com os dados desses projetos - tudo isso com a utilização do BIM.

Para entender de que forma acontece a integração de projetos nas empresas entrevistadas, e se essa integração de fato existe, foi questionado se as diferentes áreas de projeto são pensadas simultaneamente e se há um trabalho de coordenação de projetos. Em 40% das empresas entrevistadas o *design/projeto* é pensando de forma integrada e essa integração é potencializada pela presença de um coordenador de projetos, que gerencia as equipes multidisciplinares. Em 33,3% das empresas entrevistadas o *design/projeto* é pensando de forma integrada, mas não existe uma coordenação de projetos. O que garante a integração, nesse caso, são os profissionais de diferentes áreas desempenhando bem suas funções, com comunicação e compartilhamento de conhecimento e dados entre os outros membros da equipe. Em 26,7% das empresas entrevistadas o *design/projeto* não é desenvolvido de forma integrada, em que cada profissional desempenha suas funções, de acordo com sua área, de forma separada, mas há um coordenador que administra os projetos prontos dentro do canteiro de obras, interpretando e transmitindo as informações de projeto para os operários, tentando prever possíveis erros.

Outro aspecto levantado durante as entrevistas é a atuação dos profissionais nas obras. Mesmo trabalhando em escritórios de projetos, foi questionado se os projetistas visitam obras e até que ponto eles se responsabilizam pela execução. Dos entrevistados, 80% afirmaram que atuam em obras, fazendo o gerenciamento e assumindo a responsabilidade técnica pela execução, enquanto 20% confirmaram atuação em obras, mas realizando apenas visitas técnicas eventualmente. Os principais problemas relatados foram o número de mudanças no projeto durante as obras, por solicitação de clientes ou por erros projetuais, e o desenvolvimento de projetos confusos e complexos, que dificultam o entendimento dos executores. Foram descritos, também, atrasos nas entregas de projetos, ou na aprovação deles, ausência de um coordenador durante a execução das obras e inúmeras interferências nos projetos de diferentes áreas.

A parte final da entrevista foi dedicada ao BIM. Inicialmente, para entender a posição das empresas, foi questionado o nível de conhecimento entre os profissionais sobre a utilização da metodologia e 66,7% deles afirmaram conhecer o BIM, mas não o utilizam em seus processos, apesar dos benefícios, 20% conhecem e utilizam *softwares* BIM e 13,3% afirmaram que seu conhecimento sobre a tecnologia é mediano.

Para contextualizar a pergunta que seria feita no momento seguinte, foi explicado a cada pessoa entrevistada que a adoção do BIM por empresas e profissionais é um processo de longo prazo

desenvolvido em estágios. Foram dadas opções sobre qual estágio melhor caracterizaria a posição atual do escritório entrevistado. Entre os resultados:

- 80,4% dos profissionais entrevistados analisaram e consideraram que se encontram no Estágio Zero (Pré-BIM), com desenvolvimento de desenhos CAD 2D, com algumas visualizações em 3D, porém sem integração entre as informações geradas no processo de trabalho;
- Apenas um profissional analisou e considerou que se encontram no Estágio 1 (fase inicial da implementação do BIM), com apresentação uma modelagem individual das disciplinas através de *softwares* como *Archicad*, *Revit*, entre outros;
- 13,3% dos profissionais analisaram e consideraram que se encontram no Estágio 2, em que a troca de informações de projetos é feita de forma satisfatória, com compartilhamento de arquivos em formatos proprietários ou de exportações em *Industry Foundation Classes* (IFC);
- Nenhum entrevistado considerou que o escritório se encontra no Estágio 3, em que acontece a criação de modelos mais ricos, compartilhados e gerenciados através de todo ciclo de vida do edifício;
- Nenhum entrevistado considerou que o escritório se encontra no Estágio 4, que corresponde ao *Integrated Project Delivery* (IPD), caracterizado pela alteração nas relações contratuais e na colaboração efetiva dos agentes envolvidos.

O uso do BIM nas diferentes disciplinas de projeto se dá desde a visualização de modelos 2D até a visualização e análises de modelos 3D mais complexos e com dados de outras dimensões. Ao verificar de que forma a utilização da tecnologia é aproveitada pelos escritórios, foi constatado que apenas três deles (20%) se beneficiam realmente das vantagens apresentadas pelo BIM. As outras empresas entrevistadas, o equivalente a 80%, ou não conhecem ou conhecem e não o utilizam, sendo que alguns declararam que utilizam ocasionalmente *softwares* BIM para aprenderem sobre a ferramenta, não para desenvolverem seus projetos.

No início da entrevista foi analisado o nível de compreensão dos profissionais sobre o que é trabalho colaborativo. Ao final da conversa foi feita uma abordagem sobre o que é "colaboração". Foi questionado, então, se o entrevistado considera que o processo de projeto do escritório é colaborativo ou não. Como resposta:

- 46,7% dos profissionais consideram que desenvolvem um trabalho colaborativo, mesmo não utilizando o BIM, devido à interação da equipe e à integração de seus projetos com projetos e profissionais de outras áreas;
- 20% dos profissionais consideram que desenvolvem um trabalho colaborativo (com interação da equipe e integração de projetos), potencializado pelo BIM;
- 20% dos profissionais acreditam que estão caminhando para um trabalho colaborativo. Os participantes dos projetos não estão totalmente engajados, os projetos ainda apresentam muitas falhas, a comunicação com profissionais de outras

áreas não é totalmente integrada. Utilizando ou não o BIM, muitas melhorias precisam ser feitas;

- 13,3% dos profissionais consideram que não trabalham de forma colaborativa e não conhecem bem o BIM, o que indica que estão desatualizados no mercado e precisam fazer melhorias nos processos do escritório.

Seguindo o roteiro da entrevista, a fim de confirmar, novamente, as informações disponibilizadas pelos profissionais entrevistados, foram abordados abertamente alguns temas, como as dificuldades encontradas durante o processo de projeto, desde a prospecção e relacionamento com clientes, até a entrega final dos projetos e início das obras, passando pelas apresentações e aprovações de anteprojetos, comunicação com outros profissionais, alterações de projetos, dificuldades técnicas e administrativas, usabilidade das ferramentas e *softwares*, facilidade no compartilhamento de informações, entre outras questões. Foi constatada, na maioria dos casos, uma dificuldade na gestão dessas empresas, especificamente na organização das funções de cada integrante da equipe. Independentemente das áreas de atuação de cada escritório, das tecnologias utilizadas e da configuração da equipe de projeto, percebe-se pouco conhecimento sobre administração, liderança, cultura e estrutura organizacional.

## **ANÁLISE DE CENÁRIOS DA COLABORAÇÃO**

As questões abordadas durante as entrevistas foram analisadas de acordo com os recursos-chave definidos por Manzione (2013), como pode ser visto no Quadro 1, em Método, onde cada pergunta avalia um ou mais recursos dentro de cada escritório entrevistado:

- Pessoas - *Existe colaboração entre as pessoas envolvidas no processo de projeto?*
- Processos - *Existe colaboração entre diferentes disciplinas desenvolvidas, interna e externamente, durante o processo de projeto?*
- Tecnologia - *A tecnologia BIM é utilizada no desenvolvimento dos projetos de diferentes disciplinas?*
- Dados - *O compartilhamento de dados e informações acontece durante todo processo de projeto, favorecendo um ambiente de trabalho colaborativo?*

Analisando e correlacionando as respostas das perguntas feitas aos entrevistados foi possível avaliar, levantando hipóteses, os recursos-chave de cada escritório (Quadro 2), ou seja, foi possível avaliar se existe ou não colaboração nas equipes, se as disciplinas de projeto são desenvolvidas de forma colaborativa e se houve a utilização do BIM no processo, além de verificar de que forma acontece o compartilhamento de dados e informações de projeto.

Através da avaliação de cada recursos-chave, principalmente os recursos "Pessoas", "Processos" e "Dados", analisou-se o nível de colaboração de cada empresa. Avaliando o recurso "Tecnologia"

verificou-se se a utilização do BIM influencia, ou não, no desenvolvimento de um ambiente colaborativo.

EMPRESA	RECURSOS-CHAVE			
	PESSOAS	PROCESSOS	TECNOLOGIA	DADOS
A	Não	Não	Não	Não
B	Sim	Sim	Não	Sim
C	Não	Não	Não	Não
D	Sim	Sim	Não	Sim
E	Não	Não	Não	Não
F	Sim	Sim	Não	Sim
G	Sim	Sim	Sim	Sim
H	Sim	Sim	Não	Sim
I	Sim	Sim	Não	Sim
J	Não	Não	Não	Não
K	Sim	Sim	Sim	Sim
L	Sim	Sim	Não	Sim
M	Sim	Sim	Não	Sim
N	Sim	Sim	Sim	Sim
O	Não	Não	Não	Não

**Quadro 2:** Recursos-chave para a análise da colaboração.

**Fonte:** A autora (2022).

Com isso, foi possível classificar cada escritório em diferentes cenários de colaboração, de acordo com o Quadro 3.

Empresa	CENÁRIO DE COLABORAÇÃO 1	CENÁRIO DE COLABORAÇÃO 2	CENÁRIO DE COLABORAÇÃO 3
	<i>Não existe colaboração</i>	<i>Existe colaboração, porém sem uso do BIM</i>	<i>Existe colaboração, com uso do BIM</i>
A	X		
B		X	
C	X		
D		X	
E	X		
F		X	
G			X
H		X	
I		X	
J	X		
K			X
L		X	
M		X	
N			X
O	X		

**Quadro 3:** Cenários de colaboração.

**Fonte:** A autora (2022).

Neste estudo foram identificados, portanto, três cenários entre os escritórios entrevistados:

- **Cenário de Colaboração 1:** Escritórios de arquitetura em que não existe colaboração entre pessoas, ou dentro do processo de projeto ou durante o compartilhamento de dados, considerando que não há utilização do BIM;
- **Cenário de Colaboração 2:** Escritórios de arquitetura em que existe colaboração entre pessoas, dentro do processo de projeto e durante o compartilhamento de dados, mas não há utilização do BIM;
- **Cenário de Colaboração 3:** Escritórios de arquitetura em que existe colaboração entre pessoas, dentro do processo de projeto e durante o compartilhamento de dados e há utilização do BIM.

O Cenário de Colaboração 1 representa aquelas empresas onde não foi identificada colaboração, o equivalente a 33,3% dos entrevistados. Nesses escritórios não existe, necessariamente um processo de projeto bem definido e seguido por todos os projetistas, além de apresentarem um fluxo de trabalho com pouco ou nenhum relacionamento entre profissionais de diferentes especialidades, dificultando, assim, atividades como o compartilhamento de dados e a compatibilização e integração de projetos. Nenhum desses escritórios utilizam o BIM. No Cenário de Colaboração 1, portanto, não existe colaboração entre pessoas, nem entre diferentes disciplinas, assim como o compartilhamento de dados não é feito de forma colaborativa.

O Cenário de Colaboração 2 representa empresas (46,7% dos entrevistados) onde existe colaboração, porém o BIM não é utilizado. Nesses escritórios existe um processo de projeto, sequencial ou não, mas com um fluxo de trabalho que estimula o relacionamento entre profissionais de diferentes especialidades, favorecendo a compatibilização e integração de projetos. Neste cenário existe, portanto, colaboração entre pessoas, dentro de um processo de projeto colaborativo, onde informações de projeto são compartilhadas com facilidade, mesmo que o BIM não seja utilizado, ou seja, existe a possibilidade de a colaboração acontecer, mesmo sem tecnologias como o BIM, porque o que definiu, neste cenário, a colaboração foram a interação entre as pessoas, a integração nos processos e o compartilhamento de dados de projetos.

Por fim, o Cenário de Colaboração 3 representa empresas (20% dos entrevistados) onde foi identificada colaboração e que utilizam o BIM. Nesses escritórios, assim como aqueles no Cenário 2, existe a interação entre as pessoas, a integração nos processos e o compartilhamento simultâneo de dados - todos esses aspectos são potencializados pelo uso de tecnologia BIM.

## CONCLUSÕES

Os escritórios de arquitetura e engenharia, apesar de atuarem em áreas complementares, possuem diferentes configurações, a depender da comunicação entre projetistas e dos processos adotados para o desenvolvimento dos projetos. Avaliar a integração desses projetos, quando são de

disciplinas diferentes, requer, além do conhecimento técnico, a compreensão sobre como é o relacionamento entre os profissionais envolvidos, o que norteou a interpretação dos dados fornecidos nas entrevistas feitas para este estudo, uma vez que a colaboração é avaliada através das relações e dos recursos coletivos para o compartilhamento de dados e informações. Analisando os resultados obtidos, foi possível identificar três níveis, ou cenários, de colaboração nos escritórios de arquitetura localizados em Minas Gerais.

As empresas onde não existe colaboração foram considerados no Cenário de Colaboração 1, onde foi possível ver uma certa desorganização nos processos e centralização de funções sobre o arquiteto líder, identificado como proprietário. O fluxo de trabalho acontece conforme a demanda de projetos, com pouco relacionamento entre projetistas. Percebeu-se, durante a entrevista, que esses escritórios detinham um conhecimento insuficiente sobre gestão, apresentando dificuldades ao explicar seus processos ou ao entender algumas abordagens, como, por exemplo, a caracterização da estrutura organizacional da empresa. O conceito de colaboração também não está internalizado.

O Cenário de Colaboração 2 apresentou, por sua vez, exatamente o que faltava no primeiro, independente da tecnologia utilizada no processo de projeto. Na verdade, as ferramentas e *softwares* utilizados pelos escritórios dos cenários 1 e 2 eram os mesmos, assim como o nível de conhecimento técnico dos projetistas; o que diferencia um do outro é o fluxo de trabalho. No segundo cenário foi possível ver uma organização de funções e a definição de prazos e metas para os projetos, além de uma clareza nos processos internos dos escritórios. As relações de trabalho funcionam com um padrão de comunicação entre projetistas, facilitando o compartilhamento de informações, a integração de projetos e o controle de qualidade das entregas. Percebeu-se que as empresas com esse nível de colaboração foram aquelas cujos líderes estão mais atualizados sobre o setor da construção civil e demonstram maior interesse em desenvolver suas habilidades comportamentais e capacidade gerencial. Esses líderes possuem a visão de empresários, não apenas de arquitetos.

Apesar de mais atualizados sobre o mercado, os escritórios de arquitetura do Cenário de Colaboração 2 apresentaram dificuldades quando foi falado sobre recursos tecnológicos e certa relutância na implementação de tecnologias como o BIM, o que os separou dos escritórios do Cenário de Colaboração 3. O investimento alto em licenças de novos *softwares* de projetos e o tempo necessário para o treinamento de funcionários foram as principais justificativas para a não adoção do BIM. Os escritórios do segundo cenário atribuíram o seu nível de colaboração ao trabalho de um coordenador, ou arquiteto líder, e ao relacionamento da equipe de projeto.

No Cenário de Colaboração 3 estão aqueles escritórios com maior conhecimento prático sobre BIM, cujos projetos já são desenvolvidos dentro dessa tecnologia. Percebeu-se uma certa agilidade nos processos, principalmente no que diz respeito ao compartilhamento de dados sobre a construção.

As relações de trabalho são eficientes, porém os profissionais são mais distantes, no sentido de um relacionamento mais formal e voltado para uma comunicação mais objetiva. As discussões sobre projetos, tomadas de decisão e soluções de problemas são feitas de forma rápida e simultânea. Entretanto, nesses escritórios o BIM se tornou viável justamente por existir colaboração entre pessoas e processos, ou seja, antes da implementação essas empresas já tinham seus processos bem-organizados, com funções bem definidas entre funcionários e projetos sendo desenvolvidos de forma integrada.

Com isso, pode-se concluir que é possível desenvolver a colaboração sem tecnologias como o BIM, utilizando ferramentas e *softwares* de projetos mais tradicionais, entretanto, um escritório que deseja implementá-lo precisa, necessariamente, estabelecer um processo de projeto colaborativo, voltado para a integração de projetos, uma vez que o BIM não envolve apenas tecnologia, mas, também, processos e pessoas. A colaboração pode acontecer sem o uso do BIM, pois depende de outros fatores além da tecnologia utilizada no desenvolvimento de projetos. O uso da tecnologia BIM aumenta capacidade de colaboração, uma vez que possui ferramentas e disponibiliza recursos que favorecem um ambiente colaborativo.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ESCRITÓRIOS DE ARQUITETURA (AsBEA). **Guia AsBEA**: boas práticas em BIM. Fascículo II. 2015. 24p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 13532**: Elaboração de projetos de edificações - arquitetura. Rio de Janeiro, 1995, 8p.

BOUHLAGHEM, D. **Collaborative Working in Construction**. Spon Press: New York, 2012.

CORNETET, B. C.; FLORIO, W. **Reflexão sobre a implantação do BIM em três escritórios de arquitetura em Porto Alegre, de 2010 a 2015**. In: ENCONTRO BRASILEIRO DE TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO NA CONSTRUÇÃO, 7., 2015, Recife. Anais... Porto Alegre: ANTAC, 2015.

FABRÍCIO, M. M. **Projeto Simultâneo na construção de edifícios**, 2002. Tese (Doutorado). Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

GIL, A. C. (2002) **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas S/A.

KOWALTOWSKI, Doris. C. C. K.; MOREIRA, Daniel de Carvalho; PETRECHE, João R. D.; FABRÍCIO, Márcio M. **O processo de projeto em arquitetura: da teoria à tecnologia**. Oficina de Textos: São Paulo, 2011. 504p.

MANZIONE, Leonardo. **Proposição de uma estrutura conceitual de gestão do processo de projeto colaborativo com o uso do BIM**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2013.

MARTINS JÚNIOR, José Valdivan. **Processos colaborativos e integração de projetos com auxílio da plataforma BIM: uma análise no meio profissional de Natal-RN**. 2018. 185f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

MARTINS JÚNIOR., J. V.; SILVA, H. A.; ARAÚJO, B. C. D. **Cenários de colaboração e integração de projetos com BIM**. VIRUS, São Carlos, n. 18, 2019. [online].Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus18/?sec=4&item=11&lang=pt>>. Acesso em: 04 Jul. 2021.

MELHADO, S. B. **Coordenação de Projetos de Edificações**. O nome da Rosa: São Paulo, 2005, 117p.

RUGGERI, R. G. **Cultura da colaboração como necessidade para o Projeto Integral em Arquitetura e Engenharia**: o relato de um caso BIM. Edição independente. Campo Grande, 2017.

SACKS, R.; EASTMAN, C; LEE, G.; TEICHOLZ, P. **Manual de BIM**: um Guia de Modelagem da Informação da Construção para Arquitetos, Engenheiros, Gerentes, Construtores e Incorporadores. 3ed. Bookman, Porto Alegre, 2021.

## A AGROECOLOGIA URBANA: A TRAJETÓRIA E AS EXPERIÊNCIAS DO ARQUITETO URBANISTA ALEXANDRE RAMOS

*URBAN AGROECOLOGY: THE JOURNEY AND EXPERIENCES OF ARCHITECT AND URBAN PLANNER ALEXANDRE RAMOS*

*AGROECOLOGÍA URBANA: EL RECORRIDO Y LAS EXPERIENCIAS DEL ARQUITECTO URBANISTA ALEXANDRE RAMOS*

Rachel de Castro Almeida<sup>1</sup>

Ingrid Rafaelle Resende Martins<sup>2</sup>

Ysley dos Santos Gonçalves<sup>3</sup>

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2025v32n46p148-156

### Resumo

Nesta entrevista com o arquiteto e urbanista Alexandre Ramos, discutimos agroecologia urbana, soberania alimentar e os desafios da atuação profissional. A partir de suas experiências em Recife, ele demonstra como a agroecologia urbana pode articular políticas públicas, reconfigurar espaços urbanos e promover justiça socioambiental. Destaca-se, ainda, o papel do arquiteto urbanista como mediador de territórios, saberes e práticas transformadoras, reforçando a relevância de uma formação crítica desde os primeiros anos da graduação

**Palavras-chave:** agroecologia urbana, soberania alimentar, justiça socioambiental, ensino de arquitetura e urbanismo.

### Abstract

In this interview with architect and urban planner Alexandre Ramos, we explore urban agroecology, food sovereignty, and the challenges of professional practice. Drawing on his experiences in Recife, he shows how urban agroecology can inform public policy, reshape urban spaces, and advance socio-environmental justice. The interview also highlights the role of architects and urban planners as mediators of territories, knowledge, and transformative practices, emphasising the importance of critically reflective training from the very beginning of architectural education.

**Keywords:** urban agroecology; food sovereignty; socio-environmental justice; urban studies education

### Resumen

En esta entrevista con el arquitecto y urbanista Alexandre Ramos, exploramos la agroecología urbana, la soberanía alimentaria y los desafíos del ejercicio profesional. A partir de sus experiencias en Recife, muestra cómo la agroecología urbana puede nutrir las políticas públicas, reconfigurar los espacios urbanos y promover la justicia socioambiental. La entrevista también subraya el papel de los arquitectos y urbanistas como mediadores de territorios, saberes y prácticas transformadoras, enfatizando la importancia de una formación crítica y reflexiva desde el inicio de la carrera de arquitectura.

---

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, mestre e doutora em Ciências Sociais (PUC Minas), pós-doutora em Sociologia (Universidade Nova de Lisboa), rachel@pucminas.br.

<sup>2</sup> Estudante Arquitetura e Urbanismo PUC Minas, ingridrafaelle2021@gmail.com

<sup>3</sup> Estudante Arquitetura e Urbanismo PUC Minas, ysley.santos@gmail.com

**Palabras clave:** agroecologia urbana, soberania alimentaria, justicia socioambiental, enseñanza de la arquitectura y el urbanismo.

A disciplina Arquitetura e Ambiente, ofertada no 1º período do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas, propõe uma formação inicial crítica e sensível às questões socioambientais. Inserida no eixo de planejamento urbano e ambiental, ela articula ensino, pesquisa e extensão ao incentivar os estudantes a refletirem sobre os desafios contemporâneos das cidades e sobre o papel dos arquitetos urbanistas.

Como parte das atividades da disciplina, os estudantes escolhem um tema socioambiental urbano, investigam ações em diferentes escalas urbanas e entrevistam profissionais da área que atuam diretamente nessas iniciativas. Neste trabalho, abordamos a agroecologia urbana e suas conexões com a Arquitetura e o Urbanismo, com foco na construção de cidades mais sustentáveis, justas e resilientes.

Entrevistamos o arquiteto e urbanista Alexandre Sávio Pereira Ramos, cuja trajetória combina atuação técnica e compromisso com justiça social e ambiental. Suas experiências em planejamento urbano, gestão ambiental e agricultura urbana oferecem contribuições valiosas para refletir sobre as interfaces entre espaço urbano, soberania alimentar e políticas públicas.

Alexandre é mestre em Tecnologia Ambiental pelo Instituto de Tecnologia de Pernambuco (ITEP), especialista em Gestão de Recursos Hídricos pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Servidor da Agência Pernambucana de Água e Clima, atuou em diversas funções estratégicas, como Assessor da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Pernambuco, Gerente Geral de Sustentabilidade da Prefeitura do Recife, Presidente do Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Capibaribe e Gerente de Planejamento, Orçamento e Gestão do ProRural – programa estadual voltado ao fortalecimento da agricultura familiar. Atualmente, atua na gerência de projetos do Instituto Comida do Amanhã. Além disso, atuou como professor de disciplinas de urbanismo na Faculdade Guararapes, na FOCCA e na UniFavip.

Diante dos desafios urbanos contemporâneos – como a insegurança alimentar (ou como diria o próprio professor Alexandre Ramos, o dragão da fome), a degradação ambiental e as desigualdades socioespaciais –, torna-se imprescindível pensar em estratégias integradas de planejamento e gestão que promovam um desenvolvimento urbano mais justo, sustentável e resiliente. É nesse cenário que a agroecologia urbana se apresenta como uma abordagem estratégica e interdisciplinar, cuja importância transcende a dimensão agrícola.

A agroecologia urbana promove circuitos locais de produção e distribuição de alimentos, reduzindo a dependência de cadeias longas e insustentáveis. Além disso, contribui para a geração de trabalho e renda, a educação ambiental, a promoção da saúde, o fortalecimento da economia circular e a

valorização dos saberes tradicionais. Ao integrar diferentes dimensões – ecológica, social, econômica e cultural –, favorece a construção de redes territoriais solidárias e fomenta espaços de sociabilidade, aprendizagem coletiva e participação cidadã.

Hortas urbanas, quintais produtivos, jardins comestíveis e outros espaços de cultivo se tornam não apenas alternativas ao modelo urbano vigente, mas também dispositivos que promovem a cidadania, a soberania alimentar e o vínculo com o território. Tais práticas exigem, contudo, um suporte institucional que articule políticas públicas de diferentes áreas – como saúde, educação, meio ambiente, assistência social e planejamento urbano.

Nesse contexto, o papel do arquiteto urbanista é fundamental. Com uma formação que alia técnica e sensibilidade social, esse profissional pode contribuir de forma decisiva para a concepção de espaços adequados à prática agroecológica, para a mediação entre escalas (do local ao metropolitano) e para a formulação de políticas públicas integradas. Sua atuação é essencial na promoção de uma visão sistêmica do território, que reconheça a centralidade da sustentabilidade socioambiental na produção e gestão das cidades.

Compreender a agroecologia urbana como parte de uma agenda comprometida com a justiça ambiental, a equidade e o bem-estar coletivo é um passo importante para a construção de cidades mais saudáveis, democráticas e resilientes. Trata-se de uma prática que integra saberes, territórios e agentes, abrindo caminhos para a transformação urbana a partir da base, da terra e da vida cotidiana. A seguir, compartilhamos os principais pontos de nossa conversa com professor Alexandre Ramos, que gentilmente nos concedeu esta entrevista e nos proporcionou reflexões fundamentais sobre o tema.

**IRRM:** *Gostaríamos de saber como surgiu o seu interesse em atuar na agroecologia urbana e soberania alimentar.*

**Alexandre Ramos:** Sou arquiteto e urbanista e, desde a graduação, venho me dedicando à temática do rural. Meu envolvimento com essa área começou ainda durante a formação, quando passei a acompanhar de perto a realidade de alguns assentamentos, a partir de 1996. Depois, fui gerente do programa que trata da agricultura familiar do estado de Pernambuco atuando no território do estado inteiro, gerente de planejamento do orçamento e gestão. Em seguida, dirigi-me para a Secretaria de Meio Ambiente do Recife, onde então assumi o cargo de gerente geral de sustentabilidade e a pasta de educação ambiental. Entre as outras coisas relacionadas à sustentabilidade e na temática da educação ambiental, nessa época, nós conseguimos trabalhar com 46 escolas implantando hortas escolares e fizemos o desenho de um programa de agricultura urbana no município do Recife. Isso aconteceu há cerca de oito anos. Quando o prefeito atual assumiu, quatro anos atrás [2020], e viu o programa de agricultura urbana que havíamos estruturado, decidiu criar uma secretaria

específica a partir dele. Digo "nós" porque o programa foi desenhado por mim e junto com um colega da área de segurança alimentar e outro do planejamento urbano.

**YG:** *Como foi a sua experiência ao elaborar esse plano alimentar? Foi muito desafiador ou você teve apoio e colaboração dessas pessoas?*

**Alexandre Ramos:** Nós desenhamos um programa de agricultura urbana juntando três secretarias: Planejamento Urbano, Meio Ambiente – da qual eu fazia parte – e Assistência Social, o setor responsável pela insegurança alimentar. Esse plano foi desenhado nos dois primeiros anos da gestão passada, mas acabou não sendo executado, porque não foi encaminhado para a execução.

Quando o prefeito da época estava terminando o mandato e João Campos foi eleito e retomou esse programa de agricultura urbana – que desde o início tinha uma proposta intersetorial – e transformou em uma Secretaria Executiva de Agricultura Urbana. Eu também atuei como gerente dessa secretaria. Lá, construímos o Plano Municipal de Agroecologia Urbana, tentando ao máximo unir as diversas secretarias e considerar os múltiplos aspectos da agricultura urbana. Porque, afinal, agricultura urbana é muito mais do que simplesmente plantar hortas.

**IRRM:** *Como os instrumentos urbanísticos (plano diretor e leis de zoneamento) podem favorecer a implementação da agroecologia urbana, como você citou no seu livro Agroecologia urbana e sistemas alimentares circulares?4:*

**Alexandre Ramos:** São duas ideias bem distintas. Os instrumentos urbanísticos têm um potencial gigantesco quando falamos da função social da propriedade. Esse termo – função social da cidade e da propriedade – pode soar meio abstrato para quem não é da área da arquitetura. Mas, na prática, poderíamos garantir a efetivação desses conceitos a partir da leitura urbana. Ou seja, há a possibilidade de destinar imóveis e terrenos para cumprir essa função social, tanto da propriedade quanto da cidade.

Isso pode ser feito, por exemplo, com a agricultura urbana, seja de forma permanente ou temporária – e já há vários municípios colocando isso em prática. No caso do Recife, o Plano Diretor atual não traz nenhum instrumento voltado para a agricultura urbana. No plano anterior, havia um capítulo curto mencionando a necessidade de se disponibilizar terrenos na cidade para garantir a produção de alimentos. Mas no plano atual não há nenhuma menção ao tema.

Além disso, nenhum instrumento de planejamento urbanístico vem sendo aplicado com esse foco, embora existam propostas em andamento dentro da Prefeitura, como o IPTU progressivo. Por isso, vejo a ausência de instrumentos voltados à agricultura urbana como um grande desafio. O planejamento urbano do Recife, hoje, não incorpora essa pauta.

Inclusive, naquele trecho do documento eu falo justamente sobre isso: da importância de incorporar o tema ao planejamento urbano. Porque há muita coisa acontecendo na cidade – iniciativas

inspiradoras, inovações reais – mas o planejamento urbano ainda não consegue enxergar o potencial que tudo isso tem para contribuir com a sustentabilidade.

**IRRM:** *Nesse contexto, qual a importância dos vazios urbanos?*

**Alexandre Ramos:** Na verdade, o que chamamos de “vazio urbano” no mapa sempre tem um dono – mesmo quando é de responsabilidade do poder público. Dentro da estrutura pública, há sempre uma secretaria específica que se considera “dona” daquele vazio, e muitas vezes, dentro do seu micropoder, acredita que a agricultura urbana não deveria acontecer ali.

Há vários exemplos disso no Recife. Terrenos de dois hectares da Prefeitura, ociosos, com o mato tomando conta, e a gente sem poder ocupar com horta, compostagem e outras atividades, por mais tempo, por conta de um projeto educacional ou de habitação. E o mais curioso: é um terreno que nem sequer tem projeto aprovado, não tem recurso destinado, nem licitação em andamento – absolutamente nada. E a previsão para tudo isso sair é de, no mínimo, cinco anos.

Em um terreno de dois hectares, conseguiríamos produzir, por ano, pelo menos oitenta toneladas de alimentos. Em cinco anos, seriam quatrocentas toneladas produzidas num espaço que permanecerá ocioso simplesmente porque acreditam que, um dia, haverá um conjunto habitacional ou uma escola ali. Esse é o tipo de impasse que os micropoderes produzem.

**YG** *Pensar em rever as leis para os locais temporários nesses espaços e depois convertê-los em espaços que pudessem ser permanentes.*

**Alexandre Ramos:** Curitiba já se faz isso, e em Belo Horizonte também. Tem alguns outros municípios que já estão avançando nesse sentido.

**YG:** *Na sua opinião, quais as alternativas que temos ao ampliar a disponibilidade do acesso à água nesses espaços?*

**Alexandre Ramos:** São perguntas muito difíceis. Eu passei três anos na Prefeitura e não consegui resolver isso. Hoje não estou mais lá, mas diria que, em primeiro lugar, é preciso haver um instrumento legal, porque isso facilita muito a efetivação da função social da terra voltada para a agricultura urbana. Uma lei, um decreto ou até mesmo uma portaria municipal que autorize esse tipo de ação e defina como ela deve acontecer.

Voltando ao exemplo de Belo Horizonte, o desenho institucional está muito claro: se a Prefeitura precisar do terreno de volta, a pessoa que está na horta terá que sair. Elas assinam um termo se comprometendo com o uso temporário, então já têm consciência de que podem ser retiradas a qualquer momento.

A questão da água é outro grande desafio, mas, na verdade, eu diria que o desafio maior é a tecnologia. A horta e a atividade agrícola como um todo exigem trabalho diário, atenção constante.

Mas com o uso de tecnologia é possível, sim, reduzir esse esforço. Por exemplo, há sistemas de irrigação automatizada. Também há mecanização adaptada à escala urbana – já existem microtratores e equipamentos elétricos que facilitam muito o manejo, o que seria fundamental para quem ainda depende da enxada manual. É um trabalho pesado, mas que pode ser facilitado.

A água está dentro desse contexto tecnológico. É plausível captar água de chuva - Recife é uma cidade que chove o ano todo. Outra estratégia que usamos lá foi a implantação de sistemas de aquaponia – que unem a criação de peixes com a irrigação. Essa água, além de ser reaproveitada, já sai adubada, pois contém material orgânico do peixe e da ração, rica em nitrogênio e potássio.

Vejo que é um desafio integrar esses sistemas de forma a garantir economia de água. O sistema irrigado automatizado pode diminuir significativamente consumo de água, utilizando o gotejamento, pelo que experimentamos no Recife.

**YG:** *Interessante o que você comentou sobre a aquaponia.*

**Alexandre Ramos:** A Embrapa junto com o Ministério de Desenvolvimento Social (MDS) no âmbito das políticas de combate à fome irá implantar trezentos sistemas no Brasil chamado de sistema integrado - galinha, peixe e horta - para as áreas urbanas. Nesse sistema o dejetos da galinha serve de alimento para o peixe e os seus resíduos vão para a irrigação, de forma integrada. Para pesquisar sobre é só buscar por sisteminhas da Embrapa.

**IRRM:** *Em 2023, participei de um projeto de extensão em que meu grupo e eu tivemos contato com uma horta localizada em Varginha, no sul de Minas. O projeto tinha como objetivo propor soluções acessíveis para os responsáveis pela horta, que nos relataram o quanto é trabalhoso cuidar daquele espaço – que tem cerca de 2 hectares – e as dificuldades enfrentadas, especialmente na contratação de mão de obra. Eles comentaram que faltam atrativos que ajudem a valorizar e potencializar esses espaços de cultivo. Então, a partir dessa vivência, queria perguntar: como você vê a possibilidade de potencializar esses espaços e atrair mão de obra para a agricultura urbana?*

**Alexandre Ramos:** É importante, antes de tudo, estabelecer a cultura. No caso do Recife, vejo duas entradas: a primeira são as escolas, porque vejo que elas têm um potencial de fortalecer essa cultura nas cidades. Temos creche e escola de ensino médio produzindo uma co-produção significativa para a subsistência de alguns alunos que estavam cultivando na cidade.

A segunda são as relações comunitárias, sobretudo com as mulheres, que desenvolvem esse interesse em agricultura urbana, mas no sentido de ter uma atividade para sair de casa e ter uma habilidade onde elas possam conversar e trocar. A agricultura urbana é muito mais do que produção. É um espaço de convivência e também de afirmação das mulheres na cidade, por exemplo. Eu até chamo de espaço de lazer, porque é o lazer de algumas pessoas. A intenção não é vender alimento, mas muito mais ter uma atividade de lazer.

Há muitos casos, e no Recife sempre trabalhamos por demanda – de quem manifesta o interesse. Em Belo Horizonte tem um edital dizendo quais são as áreas disponíveis e em que há interesse para produzir nelas. É um caminho legal. Isso é diferente de chegar em uma comunidade, numa associação de moradores, por exemplo, e dizer que eles devem produzir uma horta, agricultura, compostagem... A tendência é isso dar errado quando se estimula um grupo que não demandou que isso fosse feito. Essa cultura precisa ser institucionalizada.

Acredito que vale a pena pesquisar Rosário, na Argentina, onde há uma experiência consolidada de agricultura urbana, com uma política de 20 anos que incentiva – então isso já virou natural, as pessoas já se cativam por isso. Outro exemplo: depois da saída das fábricas de Detroit, na penúltima crise que teve nos Estados Unidos, a população da cidade caiu pela metade, apareceram muitos vazios urbanos, e estavam sem uso. Então alguns indivíduos começaram a plantar, e isso virou uma febre. Havia uma necessidade de se ter renda, e isso virou um fenômeno em cadeia.

Mas, cada caso é um caso. Cada realidade, cada conjuntura vai dizer como isso vai acontecer. Em Havana, em Cuba, teve uma crise nos anos 70 e 80 de alimentação, e eles conseguiram fazer com que 60% do alimento consumido fosse produzido na própria cidade. Então foi uma conjuntura para plantar e acabar com a fome na cidade.

**YG:** *Mais uma vez fazendo referência ao seu livro, que de fato muito nos inspirou, você comenta brevemente sobre a questão orçamentária e queríamos saber a sua opinião sobre por que esse aspecto costuma ter tão pouca visibilidade quando se trata desse tema?*

**Alexandre Ramos:** Porque o orçamento é uma grande briga, e ele é sempre disputado pelas grandes obras. A agricultura urbana tem resultados rápidos, concretos e é barata. Determinados alimentos são produzidos em apenas dois meses. Basicamente, precisa-se de assistência técnica, terreno e um pouco de insumos. Porém, a política pública está sempre voltada para as grandes obras e para a liberação de recursos em larga escala. Quando eu estava no órgão do estado, a Pró-Rural, voltada para a agricultura familiar, o pessoal da secretaria da fazenda reclamava porque eu tinha 70 milhões por ano para distribuir no estado de Pernambuco, com duzentos a trezentos contratos de duzentos mil a trezentos mil reais sendo executados anualmente. Eles diziam que seria melhor fazermos contratos de 20 milhões do que espalhar o dinheiro dessa forma, porque é trabalhoso e burocrático efetuar muitos pagamentos, além da fiscalização e do acompanhamento. Então, o pensamento está sempre voltado para grandes obras. Do ponto de vista das prefeituras, há ainda a questão política. A agricultura urbana não tem visibilidade política, e o volume de recursos costuma ser destinado à pavimentação de ruas, esgotamento sanitário, abastecimento de água, creches, hospitais e outras áreas. Logo, diante da pressão da sociedade por tantas outras demandas, a agricultura urbana acaba ficando invisível.

**YG:** *Justamente como você comentou, a cultura é uma questão tradicional nossa. Se essa valorização estivesse presente nesse campo, as pessoas teriam maior interesse político.*

**IRRM:** *Quais são as oportunidades de atuação do arquiteto e urbanista dentro da agroecologia urbana?*

**Alexandre Ramos:** Acredito que seja infinito. Pois você irá captar tanto o planejamento urbano como o desenho urbano, o desenho da horta, do projeto arquitetônico, da casinha de apoio e da calçada que chegará lá, do paisagismo. Por exemplo, tem um mega projeto de paisagismo que o prefeito fez aqui para a entrada da cidade, e estamos discutindo com ele para não plantar grama e, no lugar, colocar batata-doce, taioba e outras plantas que possam criar um paisagismo comestível. Na cidade de Maricá, todas as praças têm canteiros comestíveis. O arquiteto e urbanista pode trabalhar tanto no planejamento como no detalhamento do desenho urbano e até do depósito e dos sanitários. E tem uma série de aspectos culturais em que o olhar do afeto é importante, que vai além do olhar do engenheiro agrônomo ou do técnico de agroecologia, que estará focado na produção. É sempre bom ter alguém de fora que observe todos esses aspectos culturais para ampliar a diversidade desse espaço de produção. Na secretaria em que trabalhava, estava como gerente e não como arquiteto, e lá sempre tivemos estagiários da arquitetura que entravam nesse território e traziam um olhar muito mais cultural sobre os aspectos sociais – de como potencializar as relações dentro de um espaço produtivo comunitário, de terreiro e outros mais

**YG:** *Há algo mais que gostaria de acrescentar?*

**Alexandre Ramos:** Vejo que temos que pensar a agroecologia urbana nas suas múltiplas possibilidades. Quando falamos em agricultura urbana, estamos sempre falando de horta, mas, por exemplo, podem ser sistemas agroflorestais urbanos, pode ser compostagem. Ela precisa estar atrelando tudo isso para fechar os sistemas alimentares circulares. Isso vai desde a produção de alimento, consumo e reciclagem do que sobra. Nesse sentido, é muito mais do que isso. É uma atividade que pode ser econômica e também de lazer, uma atividade de convivência e de saúde da população. Então, há muitos aspectos que precisam ser abordados quando se fala de agroecologia urbana. Não é uma questão da população pobre. Quem mora em apartamento também pode fazer agricultura urbana. No meu apartamento, por exemplo, tenho um minhocário que destina os resíduos orgânicos. Caso 50% da população fizesse isso, mais de 70% desses resíduos deixariam de ir para o aterro sanitário todos os dias. Teríamos terra à vontade sendo produzida no Recife para todos produzirem. Em uma família de 4 pessoas, distribuiríamos terra e biofertilizantes – no México, isso já está dentro da conta para consumir tudo.

Para acessar o Plano Municipal de Agroecologia Urbana de Recife, vão no Instagram e pesquisem por <https://www.instagram.com/agroecologia.recife/>. Lá temos o link para o Plano Municipal de Agroecologia. Acredito que vale a pena vocês acessarem e verem como é. Inclusive, o Plano relaciona essa temática com outras, comenta sobre os ODS, a relação do município com outros planos existentes. Vocês conseguem abrir esse Plano e também o balanço das ações desenvolvidas

pela secretaria, para se ter uma dimensão da multiplicidade de ações quando se fala em agroecologia urbana.

Expressamos nosso sincero agradecimento ao arquiteto Alexandre Ramos por compartilhar sua trajetória e reflexões sobre agroecologia urbana e soberania alimentar. Sua fala não apenas ampliou nosso entendimento sobre os desafios e potenciais dessa prática nas cidades, como também evidenciou o papel transformador que o arquiteto urbanista pode assumir na articulação entre território, política pública e justiça socioambiental.

Ao revelar a complexidade e a potência das iniciativas de agroecologia urbana, a entrevista nos convida a repensar o projeto urbano a partir da terra, da coletividade e da vida cotidiana. Mais do que uma alternativa técnica, a agroecologia urbana se apresenta como campo ético e político de atuação, que exige sensibilidade, escuta e compromisso com a construção de territórios.

Nesse sentido, reafirmamos a importância de formar profissionais capazes de integrar diferentes saberes e de atuar com responsabilidade social e ambiental – arquitetos e urbanistas comprometidos não apenas com o espaço construído, mas com a dignidade das vidas que o habitam.

## INSTRUÇÕES PARA A APRESENTAÇÃO DE TRABALHOS

### **SUBMISSION GUIDELINES**

### **SUMISIÓN Y DIRECTRICES PARA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS**

A submissão de trabalhos deverá ser feita por meio do portal eletrônico dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, onde estão as normas para apresentação de trabalhos:

<https://periodicos.pucminas.br/index.php/Arquiteturaeurbanismo/normas>

## CONDIÇÕES PARA SUBMISSÃO

Como parte do processo de submissão, os autores são obrigados a verificar a conformidade da submissão em relação a todos os itens listados a seguir. As submissões que não estiverem de acordo com as normas serão devolvidas aos autores.

- A contribuição é original, inédita e não está sendo avaliada para publicação por outro periódico, editora ou evento.
- Os arquivos para submissão estão em formato Microsoft Word ou OpenOffice e foi elaborado a partir do modelo (template) disponibilizado nas diretrizes para autores
- Todos os autores estão identificados com nome completo, vínculo institucional, link ORCID e e-mail de contato. Essas informações deverão ser cadastradas no sistema e informadas em nota de rodapé no arquivo enviado.
- Todas as referências estão informadas de acordo com a norma ABNT, listadas em ordem alfabética em um item exclusivo para referências e informadas como metadado no sistema de submissão.
- O texto atende os requisitos descritos abaixo no tópico "Diretrizes para autores".

## DIRETRIZES PARA AUTORES

### **Condições gerais:**

1) Os artigos são recebidos exclusivamente via sistema de submissão. Eles podem ser submetidos pelos autores em fluxo contínuo, com eventualidade de chamadas especiais para dossiês temáticos com prazos específicos divulgados. Após aprovação técnica em primeiro-crivo, os trabalhos serão encaminhados a pareceristas ad-hoc (pesquisadores doutores vinculados às principais instituições universitárias do país e estrangeiras).

O *template* para diagramação do arquivo está disponível para download aqui: [https://drive.google.com/file/d/1SJ-XtzZCTIIQCg8q-VxiSTIUajAPZXG1/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1SJ-XtzZCTIIQCg8q-VxiSTIUajAPZXG1/view?usp=drive_link)

2) Serão aceitos para apreciação trabalhos das seguintes modalidades:

- Artigos de pesquisa que apresentem contribuições relacionadas às diversas áreas temáticas de Arquitetura e Urbanismo;
- Artigos relacionados a experiências de ensino de Arquitetura e Urbanismo;
- Projetos de Arquitetura e Urbanismo, discutidos teórica e metodologicamente;
- Entrevistas;
- Resenhas de livros, produções audiovisuais e obras de caráter artístico de significativa importância para a Arquitetura e Urbanismo.

3) Só serão aceitos trabalhos inéditos e ainda não publicados em nenhum meio impresso ou digital. Ao submeter seu trabalho, os autores reafirmam a autenticidade do trabalho submetido, e assumem inteira responsabilidade sobre as ideias nele expressas.

4) Os artigos, entrevistas e resenhas poderão ser de autoria individual ou com coautores, sendo permitido no máximo 3 (três) autores. Os primeiros autores devem ter, no mínimo, título de graduação. Poderão submeter trabalhos: pesquisadores, professores e pós-graduandos de especialização, mestrado ou doutorado. Todos os autores devem se cadastrar no Portal, informando os campos solicitados de nome completo, filiação institucional, link para o site do Currículo Lattes, link para o ORCID e pequena biografia. O nome e a contribuição de colaboradores excedentes aos três coautores podem ser mencionados em notas de agradecimentos.

5) A critério do Conselho Editorial poderão ser aceitos trabalhos textuais que não se enquadrem nos itens acima, considerada a sua especial relevância.

6) Os trabalhos deverão ser submetidos de acordo com o *template* disponível e atender às seguintes especificações:

- Trabalho digitado em formato Word, na fonte Arial, corpo 11, entrelinha 1,5 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, apresentado de modo trilingue (português/inglês/espanhol). Os estilos de texto disponíveis no *template* definem as especificações tipográficas e de diagramação para títulos, títulos de seção, notas de rodapé, legendas, citações longas,

- No caso de submissão de projetos de Arquitetura e Urbanismo ou mídias que demandem o envio de outros formatos, consultar o Comitê Editorial via email [cadernos.au@pucminas.br](mailto:cadernos.au@pucminas.br).

- Caso o trabalho seja decorrente de dissertações, teses ou relatórios de pesquisa e caso haja menção à fonte de financiamento, é necessário explicitar em nota de rodapé associada ao título, 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."

- No documento do artigo, deve ser informada uma nota de rodapé para cada autor com: nome completo, formação e titulações (Instituição/data), filiação profissional, email para contato, 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. Email para contato: [arquitetourbanista@pucminas.br](mailto:arquitetourbanista@pucminas.br)"

- Não deve haver nenhuma outra menção aos autores da proposta ao longo do texto. A identificação de autoria do trabalho será removida do arquivo pela equipe editorial, garantindo desta forma o critério de sigilo da revista, caso submetido para avaliação por pares.

- Resumo do trabalho, apresentado de modo trilingue (português/inglês/espanhol), contendo no máximo 500 caracteres cada (sem espaços).

- Palavras-chaves indicadoras do conteúdo do trabalho (mínimo de 3 e máximo de 5), apresentadas de modo trilingue. Sugere-se que ao menos duas das palavras chaves tenham um caráter não muito específico.

- Os textos submetidos podem ser redigidos em português, espanhol ou inglês. Todavia, em caso de trabalhos redigidos em espanhol e inglês, a revisão de língua e linguagem será de responsabilidade dos autores.

- Ao submeter seu trabalho, o autor autoriza que, em caso de aceite, o artigo seja publicado nas versões português e inglês ou espanhol e inglês. Em caso de textos submetidos em português ou espanhol, a tradução e revisão para o inglês será fornecida pelos autores após aprovação do texto original. Ao submeter seu trabalho, os autores concordam em fornecer esta tradução, caso seja solicitada no momento do aceite.

- Todos os textos devem ser formatados segundo a norma ABNT. Todas as obras citadas no texto devem constar da lista de Referências, ao final, assim como todas as obras constantes da lista de Referências devem estar citadas no texto. (ver Padrão PUC Minas de Normalização, em <https://www.pucminas.br/biblioteca/DocumentoBiblioteca/ABNT-GUIA-COMPLETO-Elaborar-formatar-trabalho-cientifico.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: A) 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); e B) Cada uma das imagens inseridas ao longo do trabalho deve ainda ser submetida pelo sistema, conforme consta no "Passo 4: Envie Documento Suplementar". Elas devem estar em formato JPG ou PNG, com tamanho real de no mínimo 1.000 pixels na horizontal e altura proporcional, de modo a garantir boa qualidade para reprodução gráfica. As imagens da versão digital poderão ser coloridas, mas na versão impressa serão em preto e branco. A exposição das pessoas eventualmente retratadas em imagens fornecidas na submissão é de inteira responsabilidade dos autores.

7) A colaboração de autores e avaliadores ad hoc não é remunerada. Os Cadernos possuem fins acadêmicos exclusivamente, sem nenhum interesse comercial, e seguem o calendário acadêmico da PUC Minas para o trabalho de editoração. O processo de submissão, avaliação, revisão, diagramação e publicação é inteiramente gratuito para os autores, assim como o acesso aos leitores. O processo de avaliação duplo-cega é resultado de colaboração voluntária da rede acadêmica de especialistas convidados, logo, não há como garantir prazo de publicação.

8) O artigo ficará disponibilizado no site dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo por tempo indeterminado, acessível por link direto e com registro DOI.

9) Os autores são autorizados e encorajados a distribuir o trabalho publicado nos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, tais como publicação em repositórios acadêmicos online, como material didático ou como capítulo de livro, desde que com reconhecimento de publicação inicial dos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas e com hyperlink ativo para a publicação original na revista em caso de publicação online.