



Fábio César Alves da Cunha  
Jaqueline Telma Vercezi  
Leonardo Rodrigues  
Nicolas Vinicius Cesario de Aguiar  
Patrícia Fernandes Paula-Shinobu  
Organizadores

DINÂMICAS  
SOCIOAMBIENTAIS  
NO ESPAÇO URBANO

**Fábio César Alves da Cunha**  
**Jaqueline Telma Vercezi**  
**Leonardo Rodrigues**  
**Nicolas Vinicius Cesario de Aguiar**  
**Patrícia Fernandes Paula-Shinobu**  
Organizadores

# **DINÂMICAS SOCIOAMBIENTAIS NO ESPAÇO URBANO**

Londrina, Paraná

2023

© Copyright 2023, Organizadores e Autores.

1ª edição

(Publicado em janeiro de 2024)

Arte da capa: Leonardo Rodrigues (2023)

Todos os direitos reservados e protegidos pela lei no 9.610, de 19/02/1998. Nenhuma parte deste livro, sem autorização prévia por escrito do detentor dos direitos, poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados: eletrônicos, mecânicos, fotográficos, gravação ou quaisquer outros. Os conteúdos dos trabalhos publicados são de inteira responsabilidade de seus autores.

Esta obra foi produzida com recursos do Departamento de Geografia (DGEO) da UEL, do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da UEL, da Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Sociedade (PROEX) da UEL, da Secretaria da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior - Governo do Estado do Paraná - e da Fundação Araucária - Governo do Estado do Paraná.



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

Dinâmicas socioambientais no espaço urbano [livro eletrônico] / organizadores Fábio César Alves da Cunha...[et al.]. -- Londrina, PR : Edição Leonardo Rodrigues, 2023.

Formato: PDF

ISBN: 978-65-00-89293-2

1. Geografia - Pesquisa. 2. Geografia urbana.  
3. Dinâmicas socioambientais. I. Cunha, Fábio César Alves da. II. Título.

CDD-910.28

Sueli Costa - Bibliotecária - CRB-8/5213  
**(SC Assessoria Editorial, SP, Brasil)**

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Geografia 910.28

## COMISSÃO CIENTÍFICA

Dra. Adriana Castreguini de Freitas Pereira (UEL)  
Adriano Pereira de Almeida (PML)  
Dr. Alan Alves Alievi (UENP)  
Me. Anderson Rodrigo Nicoladelli Nobre (PML)  
Andrea Cristina Fontes Silva (Doutoranda do PPGEIO-UEL)  
Dr. Breno da Conceição Neto (UEL)  
Dr. Carlos Alexandre de Bortolo (UNIMONTES)  
Dr. Cristóvão Henrique Ribeiro da Silva (UFAC)  
Daisson Felix Jacinto (Mestrando do PPGEIO-UEL)  
Deivid Junior de Melo (Doutorando do PPGEIO-UEL)  
Diego Alves Ribeiro (Mestrando do PPGEIO-UEL)  
Dr. Edilson Luis Oliveira (UEL)  
Dra. Eloiza Cristiane Torres (UEL)  
Dr. Fábio César Alves Cunha (UEL)  
Felipe Costa Aguiar (Doutorando do PPGEIO-UEL)  
Dr. Flávio Henrique Navarro Hashimoto (SEED)  
Francisca da Silva Reis (Doutoranda do PPGEIO-UEL)  
Francisco Manoel de Carvalho Neto (Mestrando do PPGEIO-UEL)  
Dra. Ideni Terezinha Antonello (UEL)  
Dra. Jamile Lima-Payayá (UEL)  
Dra. Jaqueline Telma Vercezi (UEL)  
Dr. Jerri Augusto da Silva (UEL)  
Jéssica Bianca dos Santos (Mestranda do PPGEIO-UEL)  
Jessica Mayara Siqueira Silva (Mestranda do PPGEIO-UEL)  
Me. Johvanny Lourenço Mendonça (UEL)  
Dr. José Antonio Lobo doa Santos (UFBA)  
Dr. José Paulo Pinese (UEL)  
Josilaine Amancio Corcovia (Doutoranda do PPGEIO-UEL)  
Julio César Fernandes Alves de lima (Mestrando do PPGEIO-UEL)  
Dra. Jully Retzlaf (UENP)

Dra. Jussara Fraga Portugal (UEB)  
Dra. Karine Bueno Vargas (UFRJ)  
Larissa Cristina Figueiredo Ramiro (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Dra. Leia Aparecida Veiga (Uel)  
Dra. Leia de Andrade (Uel)  
Dr. Lisandro Schimdt (UNICENTRO)  
Lygia de Oliveira Ribeiro (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Maico Eduardo Dias Dias (Doutorando do PPGeo-Uel)  
Dr. Marcelo Gonçalves (Uel)  
Dr. Marcelo Rocha (UNILA)  
Dr. Marciel Lohmann (Uel)  
Dr. Marcos Antônio Fávaro Martins (UNESP)  
Dr. Maurício Moreira dos Santos (UTFPR)  
Mayara Faria de Souza (Doutoranda do PPGeo-Uel)  
Dr. Mitchel Druz Hiera (UFR)  
Nicolas Vinícius Cesário de Aguiar (Mestrando do PPGeo-Uel)  
Dr. Nilson Cesar Fraga (Uel)  
Osmar Fabiano de Souza Filho (Doutorando do PPGeo-Uel)  
Dra. Patrícia Fernandes Paula Shinobu (Uel)  
Dra. Patrícia Helena Milani (UFMS)  
Rafaela Aparecida Estradiote (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Rafaela Vieira Naiwerth (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Ramon Guerini Cândido (Doutorando do PPGeo-Uel)  
Dr. Ricardo Lopes Fonseca (Uel)  
Dr. Sergio Aparecido Nabarro (Uel)  
Stelly Brenda Pinho Petile (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Thaísa Teixeira Bahia (Mestranda do PPGeo-Uel)  
Dra. Vanessa Maria Luka (UENP)

---

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>PREFÁCIO</b> .....	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I</b> .....	<b>15</b>
MOBILIDADE ATIVA POR MEIO DA BICICLETA NO CAMPUS DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA <i>Mariana da Rocha Silva</i> <i>Jaqueline Telma Vercezi</i>	
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>36</b>
ELEMENTOS PRÁTICOS DA ABORDAGEM DA CIDADE E DO PLANEJAMENTO URBANO NA GEOGRAFIA ESCOLAR <i>Francisco Manoel de Carvalho Neto</i> <i>Ideni Terezinha Antonello</i> <i>Léia Aparecida Veiga</i>	
<b>CAPÍTULO III</b> .....	<b>58</b>
A PROPRIEDADE COOPERATIVA COLETIVA COMO FORMA HISTÓRICA ALTERNATIVA À PROPRIEDADE PRIVADA <i>Osmar Fabiano de Souza Filho</i> <i>Léia Aparecida Veiga</i>	
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	<b>81</b>
A FERROVIA, A COLONIZAÇÃO E O CULTIVO DO CAFÉ COMO PROMOTORES DA CONSOLIDAÇÃO URBANA NO NORTE DO PARANÁ <i>Arthur Faiotto Carneiro</i> <i>Leonardo Cassimiro Barbosa</i>	
<b>CAPÍTULO V</b> .....	<b>98</b>
ESTRUTURA FUNDIÁRIA E OS USOS DO TERRITÓRIO ALAGOANO: NOTAS A PARTIR DA ATIVIDADE INDUSTRIAL <i>Clevisson José da Silva</i> <i>Dhiego Antonio de Medeiros</i>	
<b>CAPÍTULO VI</b> .....	<b>123</b>
QUARENTENA E MOBILIDADE: OS IMPACTOS DAS MEDIDAS DE ISOLAMENTO E DISTANCIAMENTO SOCIAL DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19 <i>Izabelle Cristina Gusmão da Silva</i> <i>Léia Aparecida Veiga</i>	

**CAPÍTULO VII .....136**

A UTILIZAÇÃO DE GEOTECNOLOGIAS GRATUITAS PARA  
DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE O ZONEAMENTO  
URBANO: O CASO DE ILHÉUS-BA

*Rafaela da Veiga Paraiso Martins*

**SOBRE OS AUTORES.....156**

## APRESENTAÇÃO

As diferentes sociedades estão vivendo contextos que evidenciam significativas transformações, a maioria de forma veloz, outras nem tanto. Mas o fato é que as diferentes realidades estão sendo impelidas a metamorfoses nunca experienciadas.

O planeta tem reverberado os reflexos de uma sociedade que está pautada em inovações tecnológicas para uma sociedade de consumo, evidenciando padrões e necessidades criadas pela lógica do sistema – sinalizando para um caminho sem volta tão bem evidenciado por Zygmunt Bauman em sua obra intitulada *Vida Líquida* – onde a fragilidade, a fugacidade e a maleabilidade das dinâmicas socioeconômicas marcam o mundo globalizado.

Logo, que caminho trilhar na busca da compreensão e, conseqüentemente, das contribuições para uma sociedade mais equânime?

Alguns poderiam dizer que essa busca já se tornou utópica devido à imperiosidade que o capitalismo reverbera. Outros continuam firmes em seus ideais de transformação a partir dos quais o Ser é mais importante que o ter. É nesse processo de interpretar e analisar o que tem sido posto pela sociedade que a ciência geográfica estabelece possibilidades de explicação e interferência nas diferentes esferas que envolvem a sociedade e a natureza.

Foi considerando essas dinâmicas que propusemos à XXXIX Semana de Geografia (SEMAGEO) da Universidade Estadual de Londrina (2023) o tema Dinâmicas Socioambientais no Século XXI.

Essa proposta foi pensada no sentido de trazer contribuições científicas que visam inferir, elucidar e mitigar os efeitos dessas transformações sem precedentes que estão em curso. Resgatando discussões clássicas, outras inovadoras, que são evidenciadas pelas pesquisas e vivências de diferentes áreas e escopos, não só da ciência geográfica, como de áreas afins, resultando em uma proveitosa produção de conhecimento.

As discussões, reflexões e considerações, contemplaram tanto aspectos físicos, quanto sociais e ambientais, resultando na publicação de dois livros intitulados

**Dinâmicas Socioambientais na Contemporaneidade e Dinâmicas Socioambientais no Espaço Urbano.** Cada volume apresentou temas afins, não evidenciando uma única linha teórico-metodológica, mas que coadunaram satisfatoriamente com a proposta.

Aproveito o ensejo para evidenciar que as diferentes reflexões não contemplam fundamentalmente temas inéditos para todas as pesquisas aqui consideradas. A proposta do evento foi revisitar, aprofundar e até mesmo evidenciar temas vinculados às dinâmicas presentes na produção do espaço, reverberadas pelas práticas de diferentes agentes, que possibilitam contribuições da ciência geográfica, e quiçá se desdobrem em muitas outras pesquisas e reflexões para uma sociedade mais próspera e equânime.

Desejo que essa leitura traga o vislumbrar de novos horizontes a todos que estão firmes nessa jornada geográfica!

*Jaqueline Telma Vercezi*

Coordenadora Geral da XXXIX Semana de Geografia da UEL - 2023

## PREFÁCIO

Estamos mergulhados na vida urbana. Em 2010 o Paraná já tinha a média de mais de 85% de urbanização da população. Em algumas regiões dessa unidade da federação, o índice de urbanização ultrapassa os 90%. Não apenas sua população, como o território tende a ser cada vez mais urbano, incluindo o campo, sobretudo o que se vincula à industrialização. Milton Santos nos lembra que esse processo é relativamente recente na história. Para ter essa dimensão temporal de que se trata de algo recente, obviamente não devemos considerar nosso tempo de vida, mas enquanto sociedade. Em significativa parte do país, a denominada inversão do local de residência do campo para a cidade não chega a cem anos, ou seja, um século. As condições para tanto foram sendo produzidas aos poucos. Portanto, podemos considerar a condição urbana como algo relativamente recente e desafiador. Por isso, é preciso valorizar e prosseguir o debate que pode contribuir tanto para compreender melhor essa realidade, como nela intervir. A obra que aqui se apresenta, certamente, é significativa neste sentido.

Fazer um prefácio é sempre uma honra, e com temas contemplados nesta coletânea, ainda mais! Podemos dizer que o conjunto de textos traz contribuições para pautas muito relevantes, algumas emergiram mais contemporaneamente, outras que representam retomadas e avanços no debate – conforme detalharemos na sequência – mas que o leitor poderá conferir ao ler os capítulos.

Os capítulos dessa coletânea, constituem resultado da seleção de trabalhos de um evento que está em sua 39ª edição! Trata-se da Semana da Geografia da Universidade Estadual de Londrina que teve como organizadores os professores Fábio César Alves da Cunha, Jaqueline Telma Vercezi, Leonardo Rodrigues, Nicolas Cesario de Aguiar e Patrícia Fernandes de Paula-Shinobu, organizadores da coletânea. São sete capítulos contemplando temas diversos, atuais e relevantes. As contribuições são significativas, tanto para a compreensão da realidade como das possibilidades de intervenção, por meio da gestão e do planejamento.

O primeiro capítulo é de Mariana da Rocha Silva e Jaqueline Telma Vercezi, ambas da UEL, com o título “Mobilidade Ativa por meio da bicicleta no campus da

Universidade Estadual de Londrina”. Ele traz aportes ao pensar a incorporação da sustentabilidade no planejamento urbano, mais especificamente abordando a mobilidade ativa por meio da bicicleta, avaliando as condições do campus da UEL, ouvindo a comunidade acadêmica e esboçando ideias para melhorias. A mobilidade ativa precisa ser contemplada adequadamente nos instrumentos de planejamento, incluindo a mobilidade a pé, tão negligenciada no cotidiano da cidade e da sua gestão. Trazer as reflexões a partir de um campus de universidade é muito pertinente e necessário, pois muitas pesquisas partem das instituições de ensino superior, por isso é relevante que práticas inovadoras também possam surgir delas.

O segundo capítulo é de Francisco Manoel de Carvalho Neto, Leia Aparecida da Veiga e Ideni Terezinha Antonello, todos da UEL, com o título “Elementos práticos da abordagem da cidade e do planejamento urbano na Geografia Escolar”. Pensar os próprios espaços no ensino de Geografia é fundamental. O capítulo articula esse desafio a outro: a incorporação de metodologias ativas. São pontos significativos para a formação cidadã e o pensamento crítico, tão necessário desde sempre, mas sobretudo frente à realidade contemporânea.

No terceiro capítulo encontramos o seguinte título: “A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica à propriedade privada”, com autoria de Osmar Fabiano de Souza Filho e Léia Aparecida Veiga, ambos da UEL. Podemos afirmar que é um tema ousado e necessário. O capítulo refere-se a uma pesquisa bibliográfica, mas temos observado contemporaneamente que os limites do capital e estratégias baseadas na propriedade ou posse coletiva tem surgido como resposta, inclusive para melhor condições sociais nas cidades, formalizando titulações de ocupações irregulares ou resultantes de assentamentos, possivelmente, um dos casos mais conhecido é o que se concretizou em área do território americano de Porto Rico.

No quarto capítulo encontra-se “A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná”, com autoria de Arthur Faiotto Carneiro e Leonardo Cassimiro Barbosa, os dois vinculados à Universidade Estadual de Maringá (UEM). O texto trata da formação da região Norte do Paraná e dos elementos considerados mais relevantes nesse processo: a ferrovia, a colonização

por empresas e o cultivo do café gerando peculiaridades para esta área bem como para o seu processo de urbanização.

O quinto capítulo volta-se ao tema da “Estrutura fundiária e os usos do território alagoano: notas a partir da atividade industrial” e tem como autores Clevisson José da Silva (USP) e Dhiego Antonio de Medeiros (Uneal). O texto trata da formação espacial do Estado de Alagoas, pensando a questão fundiária, a oligarquia e os processos de transformação que, conforme sinalizam os autores, fazem com que o referido espaço se converta em uma dimensão de possibilidades para o planejamento territorial.

O capítulo seguinte, sexto na sequência e penúltimo na coletânea, tem como título “Quarentena e Mobilidade: os impactos das medidas de isolamento e distanciamento durante a pandemia de Covid-19”, de autoria de Isabelle Cristina Gusmão da Silva e Léia Aparecida Veiga, ambas da UEL. O texto retoma questões trazidas pela pandemia, mais especificamente a mobilidade espacial, lembrando que o isolamento não foi possível para todos. Parte significativa da população precisou continuar trabalhando e se deslocando, o que se tornou ainda mais difícil frente a diminuição de frotas e horários, mostrando as dificuldades de sobrevivência em uma pandemia em um contexto neoliberal.

Por fim, o sétimo e último capítulo tem como autora Rafaela da Veiga Paraiso Martins (UEL). Intitulado de “A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o Zoneamento Urbano: o caso de Ilhéus-BA”, o texto contempla articulações cada vez mais necessárias entre tecnologias da informação, recursos de mapeamento e possíveis contribuições para o planejamento urbano. Neste caso, voltado para o município de Ilhéus, no estado da Bahia, mas que pode inspirar aplicações semelhantes em outras áreas.

Reiteramos que é preciso manter e atualizar a pauta sobre nossa condição urbana, mantendo uma agenda articulada para as novas possibilidades técnicas, mas sem desconsiderar a potência contida em formas inovadoras de lidar com o espaço, suas contradições e suas demandas sociais.

Desejamos que as contribuições publicadas nessa coletânea possam fomentar o debate e terem alcances inovadores de planejamento e gestão.

*Profa. Dra. Angela Maria Endlich*  
Universidade Estadual de Maringá

## CAPÍTULO I

### MOBILIDADE ATIVA POR MEIO DA BICICLETA NO CAMPUS DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA

Mariana da Rocha Silva  
Jaqueline Telma Vercezi

#### INTRODUÇÃO

A presente pesquisa foi desenvolvida no intuito de explorar a relação entre a mobilidade ativa e a promoção do uso de bicicletas no campus da Universidade Estadual de Londrina, visando deslocamentos saudáveis e sustentáveis.

A discussão vincula-se à busca por cidades sustentáveis enquanto abordagem fundamental para enfrentar os desafios da urbanização acelerada, fomentando reflexões que possam contribuir para a promoção do desenvolvimento socioeconômico inclusivo, consciente e ambientalmente responsável.

O artigo tem como objetivo central discorrer sobre a mobilidade ativa que está pautada na forma de deslocamento não motorizado. Essa modalidade vincula-se ao deslocamento que é feito pelo indivíduo a pé ou de pautada na bicicleta no campus universitário da UEL que está inserido no espaço urbano de Londrina-PR. Apresenta reflexões sobre como a busca por um estilo de vida saudável e sustentável tem se tornado uma prioridade em muitas áreas urbanas e em instituições acadêmicas, como na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que implementou programas bem-sucedidos de incentivo à mobilidade ativa, vinculada ao uso de bicicletas.

O texto apresenta também um debate sobre os desafios enfrentados pela UEL em termos de infraestrutura, sinalização e acessibilidade, identificados por meio de uma pesquisa realizada com os estudantes da instituição e trabalho de campo *in loco*. Além disso, na finalização da discussão, apresenta recomendações para melhorar a infraestrutura e a mobilidade ativa na UEL, destacando a importância de uma colaboração efetiva com as

autoridades locais e o envolvimento da comunidade acadêmica para criar um campus mais acessível, seguro e sustentável.

O artigo em questão apresenta um cunho bibliográfico sobre a mobilidade ativa na Universidade Estadual de Londrina, seguida por uma pesquisa qualitativa, utilizando o *Google Forms*, que viabilizou a coleta de informações de estudantes, funcionários e docentes. Os dados coletados foram analisados, considerando a infraestrutura e mobilidade no campus.

O tema escolhido justifica-se pela necessidade de melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade ao/no campus da UEL como um todo, dando ênfase à mobilidade por meio da bicicleta. Ao sugerir a mobilidade ativa como uma resposta inovadora às demandas de mobilidade sustentável no campus UEL, a pesquisa destaca uma abordagem que pode inspirar ações na própria instituição em adotar medidas efetivas no sentido de criar um hábito de mobilidade ativa e, quem sabe inspirar outras instituições que, a posteriori, sejam capazes de evoluir com novas práticas.

Por conseguinte, o objeto de estudo do presente artigo pode ser definido como a relação entre a mobilidade ativa e a promoção e incentivo do uso de bicicleta na Universidade Estadual de Londrina, tendo como enfoque fomentar um estilo de vida mais saudável e sustentável para a comunidade universitária.

## **METODOLOGIA**

A pesquisa pautou-se inicialmente em uma revisão teórica, realizada a partir de leitura de textos, artigos e monografias relacionadas à temática proposta. Nesse sentido, Ludke e André (1986), afirmam que a pesquisa qualitativa aprimora o processo, não somente do produto final, evidenciando a busca pela compreensão do contexto a partir da realidade investigada. O aspecto qualitativo procura compreender a relação entre a mobilidade ativa dentro da UEL onde utilizou-se a plataforma do *Google Forms* para a coleta de dados sobre a percepção da comunidade acadêmica. Foram disparados centenas de questionários, e obteve-se uma amostragem de vinte e quatro questionários, que teve como intuito, entender a perspectiva dos que transitam pelo campus da Universidade Estadual de Londrina. A parca amostragem obtida está associada ao pouco tempo para aplicação, uma vez que a greve na instituição

comprometeu o cronograma da pesquisa e outro fator associado é a não participação da comunidade convidada a responder. A amostragem mesmo não sendo muito expressiva subsidia reflexões para refletir sobre o tema. Com os dados coletados, foi elaborada uma análise das respostas obtidas pela comunidade universitária entrevistada. Para além dessa amostragem, foi feito um trabalho de campo *in loco* no campus da Universidade na primeira quinzena do mês de julho com o objetivo de identificar elementos caracterizadores da infraestrutura existente vinculada ao tipo de mobilidade proposta na discussão.

## FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 1. A MOBILIDADE ATIVA POR MEIO DA BICICLETA

A expansão urbana desordenada, decorrente do parcelamento excessivo e sem planejamento do solo urbano, resulta em diversas questões desafiadoras para o desenvolvimento das cidades. Além da fragmentação da paisagem, essa expansão frequentemente acarreta problemas como aumento dos deslocamentos diários e das distâncias, congestionamentos de tráfego, maiores demandas por infraestrutura e serviços públicos, além da degradação ambiental.

O emprego do conceito de mobilidade urbana deve possibilitar a compreensão de que ela é tida como algo essencial na vida dos indivíduos, isso devido ao fato de que é a partir dela que os deslocamentos e a circulação acontecem dentro da cidade. Dessa forma, entendemos que a mobilidade é um movimento natural em que o ser humano sai de sua inércia na busca da realização de algo, para obtenção de alguma coisa ou para chegar a algum lugar.

Mobilidade Urbana é, pois, os modos e formas que proporcionam a ligação direta aos bens e serviços públicos presentes em uma cidade, elencando dentro deste contexto urbano, a oferta adequada de transportes, acessibilidade eficiente, equipamentos, instalações próprias à circulação das pessoas. (BISSARO, 2017, p.4).

A mobilidade urbana está diretamente ligada à vida do indivíduo, pois como dito anteriormente, exerce influência frontal na sociedade. Perpassa as suas necessidades, sejam elas pessoais, familiares ou até mesmo de trabalho, estudos, além de outros fatores externos, como segurança, tempo e recursos. E é dentro desse

contexto e necessidades prementes principalmente nas cidades que foi promulgada a lei de Mobilidade Urbana que, segundo o Art. 1º da lei de mobilidade urbana 12.587/2012:

a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. (BRASIL, 2012, p.1).

A legislação desempenha um papel fundamental ao estabelecer diretrizes e regulamentações para o planejamento da mobilidade. Leis de trânsito, regulamentos de estacionamento, normas de segurança viária e os incentivos para modos de transporte sustentáveis são exemplos de medidas que podem ser adotadas para influenciar o comportamento dos usuários e promover a segurança nas vias urbanas.

Dentro dessa discussão, uma das soluções para a amenização da problemática de mobilidade nas cidades é a utilização de bicicletas. Segundo Soares (2015), os veículos não motorizados, em geral, e a bicicleta, em particular, são instrumentos fundamentais para tornar as cidades mais sustentáveis, principalmente se houver o estímulo e políticas públicas à mobilidade ativa.

A mobilidade ativa está presente em todos os lugares e momentos, desde os primórdios da humanidade quando se considera o ir e vir pedonal. É o ato de deslocar-se sem qualquer tipo de transporte motorizado, movimentando-se com o próprio corpo. O conceito de mobilidade ativa refere-se aos

[...] meios de locomoção que usam a própria energia humana para o deslocamento, isto é, onde o próprio viajante se torna agente responsável por sua movimentação no tempo e no espaço. Assim, ela engloba tanto os deslocamentos a pé quanto os deslocamentos mediados por equipamentos mecânicos não motorizados, a exemplo da bicicleta. Aos olhos da legislação brasileira, a mobilidade ativa é tratada por “modos não motorizados”, ou no caso da bicicleta, por “veículos movidos à propulsão humana” (grifos no original) (MARINO, 2020. p. 3).

Esse tipo de mobilidade inclui a bicicleta e, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, a bicicleta é reconhecida como meio de transporte. A Lei assegura o direito de livre circulação pelas ruas, atribuindo preferência sobre os demais veículos automotores e, em decorrência desse

fator, tornou-se necessária uma estrutura adequada. Assim, é essencial desenvolver uma infraestrutura segura e apropriada de ciclovias e ciclofaixas.

Segundo os parâmetros do Ministério das Cidades, as ciclovias e ciclofaixas são caracterizadas da seguinte forma,

- Ciclovias: é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento dos outros modos por terrapleno, com mínimo de 0,20m de desnível, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados. No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais.

- Ciclofaixa: é o espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separada por pintura e/ou dispositivos delimitadores denominados de tachas pelo CTB. Usualmente, define-se como sendo de 1,20m a largura mínima interna de uma ciclofaixa unidirecional, devendo a ela ser acrescida a faixa de separação da corrente do tráfego motorizado (mínima 0,40m) e a linha do meio-fio (0,20m), elevando sua largura a 1,80m (VACARI, FANINI, 2016, p. 27-28).

Ao considerarmos padrões de infraestrutura para a mobilidade ativa por meio da bicicleta, o *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*, elaborado pelo Ministério das Cidades, informa que o espaço cicloviário “[...] é a estruturação favorável à utilização da bicicleta em uma determinada área do território, seja ela um estado, município ou uma cidade [...]” (BRASIL, 2007, p. 215).

Ao considerar o uso, é preciso refletir sobre a segurança do local adequado para que o ciclista, que ao chegar em seu destino desejado, tenha um lugar estratégico para deixar o seu meio de transporte, como estações de transporte público ou áreas comerciais. É necessário, portanto, que haja estacionamentos de uso exclusivo para incentivar ao uso diário de bicicletas.

## **2. O USO DE BICICLETAS COMPARTILHADAS COMO POSSIBILIDADE**

O uso de bicicletas compartilhadas surgiu no ano de 1965, na Holanda, proposta pelo vereador Luud Schimmelpennik (BIKE REGISTRADA, 2021), que também distribuiu várias bicicletas pela cidade, podendo elas ser retiradas e devolvidas nos pontos específicos da capital holandesa. Entretanto, sua ideia foi revogada e não tendo grande duração e permanência na época. Porém, posteriormente, a ideia se espalhou, mas, em alguns países, alguns equipamentos foram furtados. Para contornar o problema, passaram a realizar uma identificação para

um melhor controle, viabilizando a aplicabilidade, desenvolvimento e aproveitamento da ideia.

Segundo Souza (2022) no Brasil, já existe essa prática em diversas capitais como Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo e Vitória. Essa possibilidade incentiva sistemas de compartilhamento de bicicletas, permitindo que as pessoas as usem por curtos períodos de tempo que podem girar em torno de vinte a trinta minutos e as devolvam em estações específicas. Oferecendo uma opção adicional de mobilidade para os residentes e visitantes da cidade, o que acaba favorecendo inclusive o turismo da região devido ao fato de poupar gastos com deslocamentos motorizados. Associado a isso, é importante que exista uma ligação entre o transporte público, e isso pode ser feito por meio da disponibilização de bicicletários em estações de ônibus, metrô ou trem, criando uma articulação entre os diferentes tipos de mobilidade.

Por fim, promover campanhas de sensibilização para toda a população, que consiste em incentivar o uso seguro da bicicleta, incentivando a convivência harmoniosa entre ciclistas, motoristas e pedestres. Essas campanhas devem evidenciar os benefícios da bicicleta para a saúde, meio ambiente e redução do tráfego.

No Brasil, existe um programa do Governo Federal, denominado Bicicleta Brasil (BRASIL, 2010), que visa promover o desse modal de transporte, enaltecendo e estimulando a mobilidade ativa dentro do cenário urbano, incentivando o uso desse transporte, que pode vir a beneficiar parte da sociedade.

Dentro desse cenário, ressalta-se que o campus universitário e a mobilidade urbana estão diretamente conectados. Grande parte das universidades está sediada dentro do perímetro urbano. Segundo Caipa (2006), os campus universitários podem ser definidos como polos geradores de viagem, sendo coadjuvante e também responsáveis pela quantidade de viagens que se produz de diferentes modos, tornando-se receptáculo de pessoas das diferentes regiões da cidade. Dentro dessa realidade está a Universidade Estadual de Londrina, fundada em 1970 e reconhecida um ano depois. É uma instituição de ensino público, localizada no município de Londrina, no estado do Paraná. A universidade atende a milhares de estudantes de Londrina, das cidades vizinhas e até de outros estados.

A UEL é representada por alunos de graduação, pós-graduação, docentes e agentes universitários, que somam aproximadamente 24 mil pessoas. Nesse sentido, salientamos que esse contingente representa uma população maior que a dos 325 municípios do total de 399 municípios do estado do Paraná. A influência local, regional e estadual da instituição evidencia sua importância. Além disso, a universidade atende milhares de pessoas em seus diversos órgãos suplementares e de apoio e os eventos de extensão (UEL, 2023).

Considerando um público tão significativo, o incentivo ao uso de bicicletas dentro de uma universidade é uma estratégia que pode trazer uma série de benefícios à comunidade acadêmica e para a própria instituição de ensino. Essa abordagem envolve uma série de medidas e políticas para promover ativamente o ciclismo como meio de transporte dentro do campus da UEL.

Promover o uso de bicicletas dentro de uma universidade é uma metodologia abrangente que vai além de simplesmente fornecer estacionamento para bicicletas. Envolve a promoção ativa do ciclismo como uma escolha de transporte saudável, sustentável e econômico, bem como a criação de infraestrutura e serviços de apoio que tornem o ciclismo uma opção prática e atraente para todos os membros da comunidade universitária. Isso não apenas melhora a qualidade de vida no campus, mas reforça o compromisso da instituição com a sustentabilidade e o bem-estar da comunidade.

Dentro desse contexto, e enaltecendo as possibilidades de mobilidade ativa, arrolou-se a realidade da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que, a partir de 3 de outubro de 2022, adotou um novo sistema coordenado pela Coordenação do Programa de Pós Graduação em Engenharia - Coppe / UFRJ no qual, permite que os usuários pedalem gratuitamente até suas áreas de destino no campus (COPPE, 2022). O projeto é parte do esforço para promover a mobilidade ativa na universidade e conta inicialmente com 70 bicicletas, disponíveis para alunos, professores, pesquisadores, técnico-administrativos e moradores da Vila Residencial da universidade. Os usuários podem utilizar o serviço por até uma hora, começando e terminando em uma das vinte e cinco áreas específicas do campus. Para acessar o serviço, os interessados devem baixar ou atualizar o aplicativo *Integra UFRJ* em seus celulares. Os usuários desbloqueiam as bicicletas por meio de um aplicativo, pedalando livremente pelas ciclovias restauradas. Ao terminar, eles estacionam e travam as bicicletas

manualmente, encerrando a viagem pelo aplicativo. O projeto visa promover a mobilidade ativa na universidade e coletar dados para a construção de ações relacionadas à mobilidade sustentável. O projeto foi extremamente bem-sucedido, segundo, em Marcio D'Agosto e Suzana Kahn, coordenadores do projeto, determinados horários as demandas acabaram sendo maiores do que as demandas de automóveis (Figura 1).

**Figura 1** - Projeto Ampliando o alcance da mobilidade ativa no laboratório vivo da Cidade Universitária da UFRJ.



Fonte: COPPE-UFRJ, 2022.

Sensibilizar a comunidade acadêmica em relação à utilização de transporte não motorizado é essencial, além de trazer benefícios à saúde e ao meio ambiente. Assim, o uso regular da bicicleta como meio de transporte promove a atividade física entre estudantes, professores e funcionários. Isso contribui para a melhoria da saúde geral da comunidade universitária, reduzindo o sedentarismo e ajudando a combater problemas de saúde relacionados ao estilo de vida, como obesidade e doenças cardiovasculares (Carvalho; Freitas, 2012).

O uso de bicicletas é uma alternativa mais econômica quando comparada ao transporte motorizado. Pessoas que utilizam bicicleta economizam dinheiro, que seria gasto em combustível, estacionamento etc., ou seja, reduz as despesas e coopera com a sustentabilidade, o que pode aliviar a pressão financeira, sobretudo em relação aos estudantes.

Promover o uso de bicicletas ajuda a reduzir o congestionamento de veículos no campus e nas vias de acesso. Com menos carros circulando, o tráfego flui de forma mais eficiente, diminuindo os atrasos e facilitando a mobilidade de todos os membros da comunidade universitária.

Para fomentar o uso da bicicleta é preciso que haja uma ligação das regiões com a universidade, resultando em uma cidade na qual os indivíduos consigam se deslocar com facilidade e segurança, além de beneficiar a comunidade acadêmica que fazem uso da bicicleta e frequentam o campus da UEL.

Outro fator a ser considerado é a sinalização conivente com o ambiente universitário, de forma que, exista uma velocidade reduzida em seu arredor, garantindo a segurança de todos, mas principalmente privilegiando a mobilidade ativa com dispositivos sinalizando os espaços que devem ser respeitados.

Para além da infraestrutura vinculada ao transporte ativo para a circulação de pedestres e quem utiliza bicicleta, há necessidade de criar um ambiente que favoreça a mudança de paradigmas sobre o uso da mesma. Um estudo realizado por Gomes (2018) evidencia que em uma amostragem de 324 entrevistados, 50% acessam o campus via transporte público, 1% por bicicleta e 30% caminhando. Nesse sentido, a organização de eventos, workshops e campanhas de sensibilização sobre o uso da bicicleta pode estimular mais pessoas a adotar essa forma de mobilidade, criando um hábito dentro do campus, educando a comunidade sobre os benefícios da utilização da bicicleta e fornecendo insumos para os iniciantes, como aulas e eventos para grupos que queiram adotar a modalidade vinculada ao ciclismo e que estão começando a utilizar a bicicleta.

## **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Subsidiando a discussão dessa temática, foi realizada uma pesquisa no Centro de Ciências Exatas da Universidade Estadual de Londrina. O recorte de aplicação do questionário se deu em função do pouco tempo para a aplicação dele, uma vez que a greve na instituição impactou o cronograma. O objetivo foi de identificar a percepção dos estudantes referente à configuração da mobilidade, sinalização e uso de bicicletas no campus. Além de buscar identificar as ocasiões em que o transporte não motorizado é utilizado.

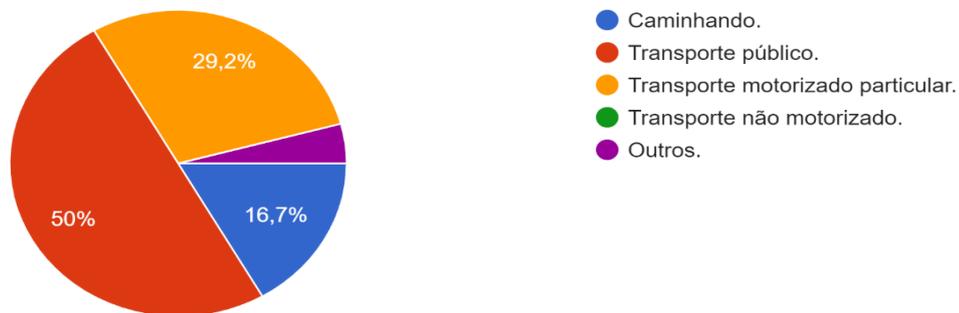
Foi utilizado um questionário desenvolvido pelas pesquisadoras no *Google Forms*, com respostas de múltipla escolha e dissertativas, de forma anônima. O instrumento de investigação contemplou oito perguntas e teve como propósito identificar se há o uso regular de bicicletas pelo campus UEL.

Outros elementos considerados foram: se os estudantes frequentam o espaço da UEL e arredores pela mobilidade ativa e se há sinalização que favoreça esse tipo de deslocamento, como pavimentação adequada e segura.

As questões elaboradas para o questionário foram pautadas na revisão literária explorada na discussão dessa pesquisa e o questionário foi divulgado por meio digital via *WhatsApp* ao público discente do Centro de Ciências Exatas.

Os resultados obtidos foram, majoritariamente, coletados por estudantes entre 18 e 30 anos de idade, que, em sua maioria, frequentam o campus da universidade diariamente. A pesquisa revelou que 50% dos estudantes que responderam ao questionário, se deslocam a partir de transporte coletivo,. São 29,2% que se deslocam com transporte motorizado individual, 16,7% utiliza a mobilidade ativa (nesse caso, caminhando) e, por fim, 4,2% relataram que utilizam outros meios de transporte. Portanto, o uso de bicicleta não ficou evidenciado nas respostas (Figura 2).

**Figura 2-** Qual meio de locomoção você utiliza para chegar até a UEL?



Fonte: Elaboração das autoras (2023).

A partir das respostas obtidas, tornou-se evidente que a maioria dos estudantes acredita que a Universidade Estadual de Londrina (UEL) carece de infraestrutura adequada para atender plenamente às necessidades da comunidade universitária, incluindo os servidores da instituição. Apontaram ainda que, vários centros da universidade, como o Centro de Comunicação e Artes e o Centro de Ciências Exatas, não possuem entradas, rampas ou acessos adequados para pessoas com deficiência física ou visual. Além disso, a qualidade da pavimentação das calçadas no campus prejudica a mobilidade e o deslocamento diário dos estudantes. Essa realidade foi constatada em registros fotográficos em trabalho de campo em diferentes pontos do campus (Figura 3).

Outro ponto de insatisfação evidenciado no questionário diz respeito à sinalização no campus e em seus arredores. O campus universitário está sujeito a acidentes de trânsito, e é crucial que a velocidade nas vias internas seja reduzida de acordo com o ambiente universitário. Faixas de pedestres elevadas são praticamente inexistentes, contendo apenas uma na área próxima à creche, no final do calçadão. Essa preocupação também se estende ao ambiente externo.

A pesquisa revelou que os estudantes que atualmente não utilizam bicicletas considerariam adotar esse meio de transporte se houvesse a infraestrutura adequada e segura. Isso implica na necessidade de implementação de ciclovias e ciclofaixas que conectem pontos dentro da cidade e continuem dentro do campus da UEL, com trajetos bem-sinalizados para garantir a segurança.

**Figura 3** – Mosaico com exemplos de calçamento comprometido pelo campus



Fonte: Elaboração das autoras (2023).

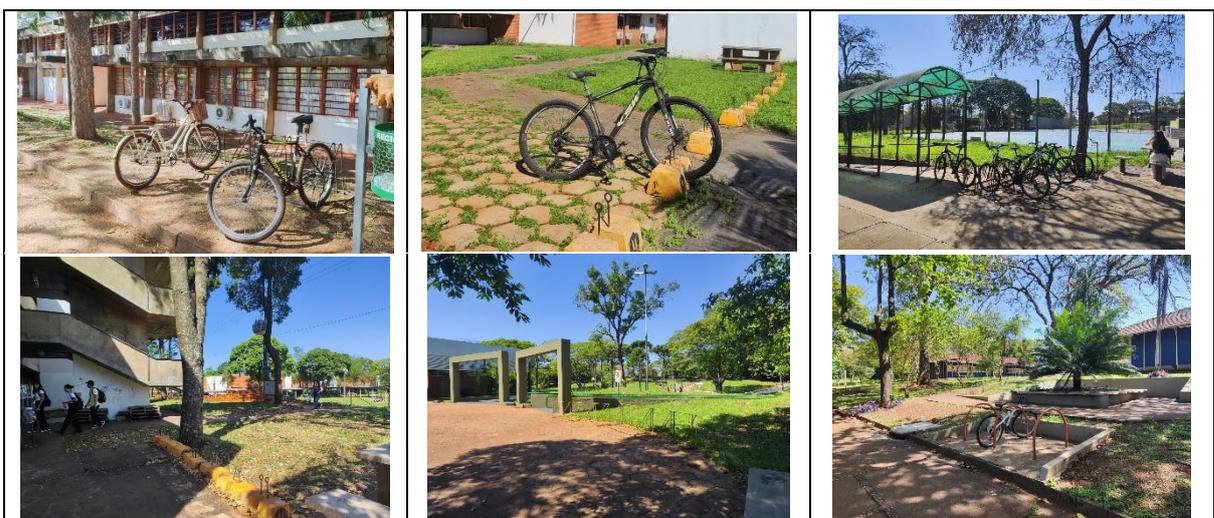
Outra constatação importante foi à falta de sinalização voltada à mobilidade ativa, como pedestres e ciclistas. A maioria dos estudantes que responderam ao questionário argumentou que o uso de bicicletas é viável no campus e que a promoção

desse meio de transporte é mais acessível, sustentável e saudável, embora seja necessário aprimorar a infraestrutura.

Os entrevistados também mencionaram várias dificuldades relacionadas ao deslocamento para a UEL, que inclui o tráfego congestionado e perigoso na rodovia PR-445, principal via de acesso à instituição. Outros dois pontos considerados foram as vias de acesso pela Avenida Presidente Castelo Branco, Avenida Aniceto Espiga e Rua Constatino Pialarissi, que apresentam sinalização precária, uma vez que não existe calçadas mínimas de acesso, e nem faixas para pedestres, ciclofaixas ou ciclovias. Além disso, a pesquisa constatou problemas nos acessos do campus durante a noite, quando o transporte particular (principalmente automóveis e vans) não respeita as áreas designadas para estacionamento.

Em síntese, a pesquisa revelou preocupações significativas relacionadas à infraestrutura, sinalização e mobilidade na Universidade Estadual de Londrina, apontando para a necessidade de melhorias para atender às necessidades da comunidade acadêmica e garantir um ambiente seguro e sustentável. Nesse sentido, evidenciou-se a precariedade de infraestruturas relacionadas aos bicicletários do campus. Diagnosticou-se a ausência dos mesmos em alguns centros, a falta de padronização e precariedade das estruturas (Figura 4).

**Figura 4** – Mosaico de fotos com alguns bicicletários distribuídos pelo campus



Fonte: Elaboração das autoras (2023).

Essas preocupações com a infraestrutura e a mobilidade na UEL representam desafios importantes a serem abordados pela instituição e pelas autoridades locais. A

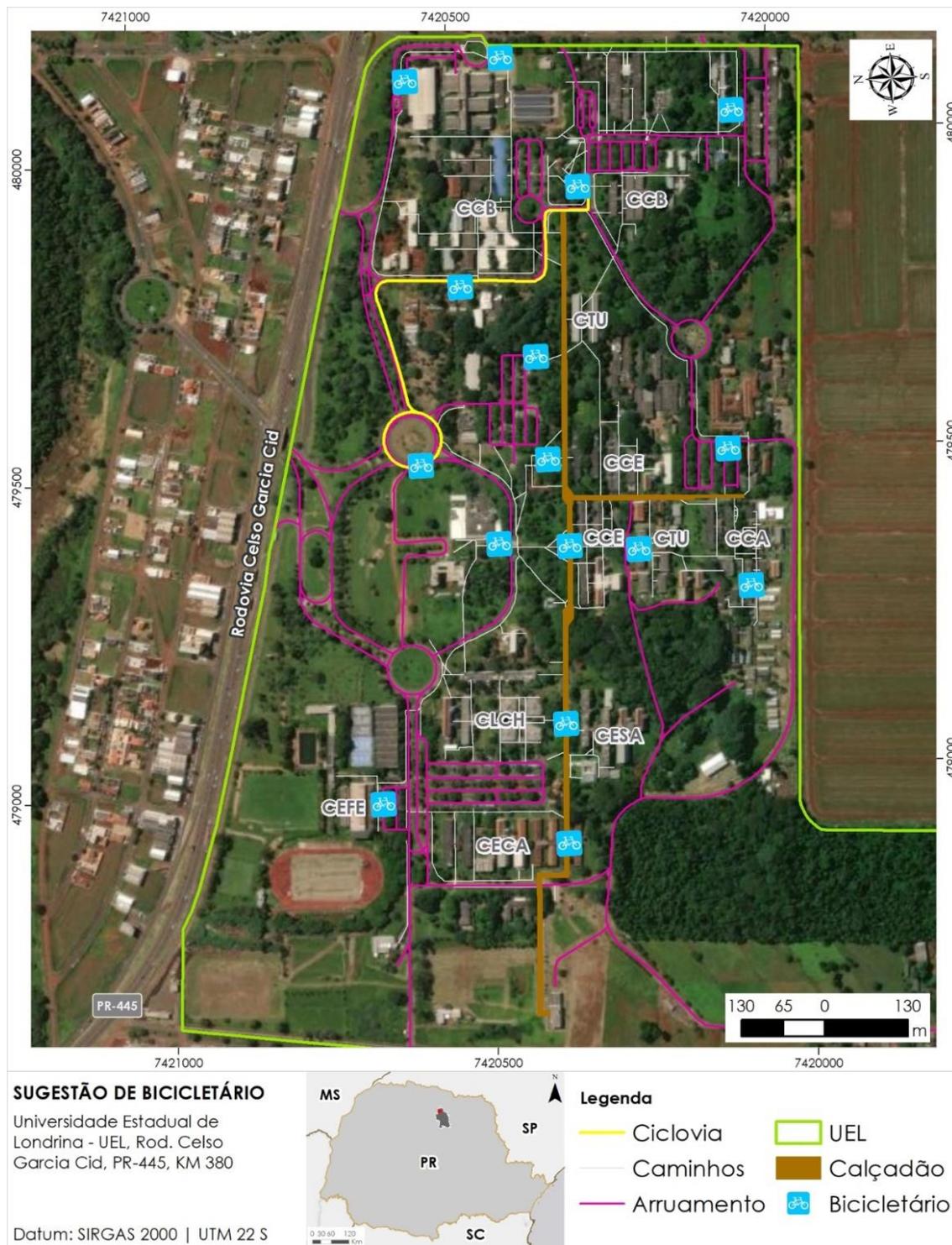
falta de acessibilidade para pessoas com deficiência, a má qualidade da pavimentação e a falta de sinalização adequada afetam diretamente a experiência dos estudantes e servidores do campus e podem comprometer a segurança e a eficiência do deslocamento.

A necessidade de infraestrutura para bicicletas é uma questão relevante, especialmente considerando a crescente conscientização sobre a importância da mobilidade sustentável. A implementação de ciclovias planejadas e ciclofaixas seguras pode incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte e contribuir para a redução do tráfego de veículos motorizados. Além disso, colabora para a melhoria da qualidade do ar e a promoção da saúde física e mental da comunidade acadêmica.

A Figura 5, tem como objetivo sugerir a implementação de bicicletários padronizados e de fácil acesso por todo campus UEL. Por meio do mapa é possível notar que a proposta consiste em que, cada centro do campus possua um bicicletário próprio, visto que esta estrutura facilita e estimula os indivíduos a se deslocarem por meios de transportes não motorizados. Os bicicletários devem ser cobertos, e bem alocados e distribuídos pelo campus, de forma que atendam a toda comunidade universitária e prezem pela segurança dos indivíduos.

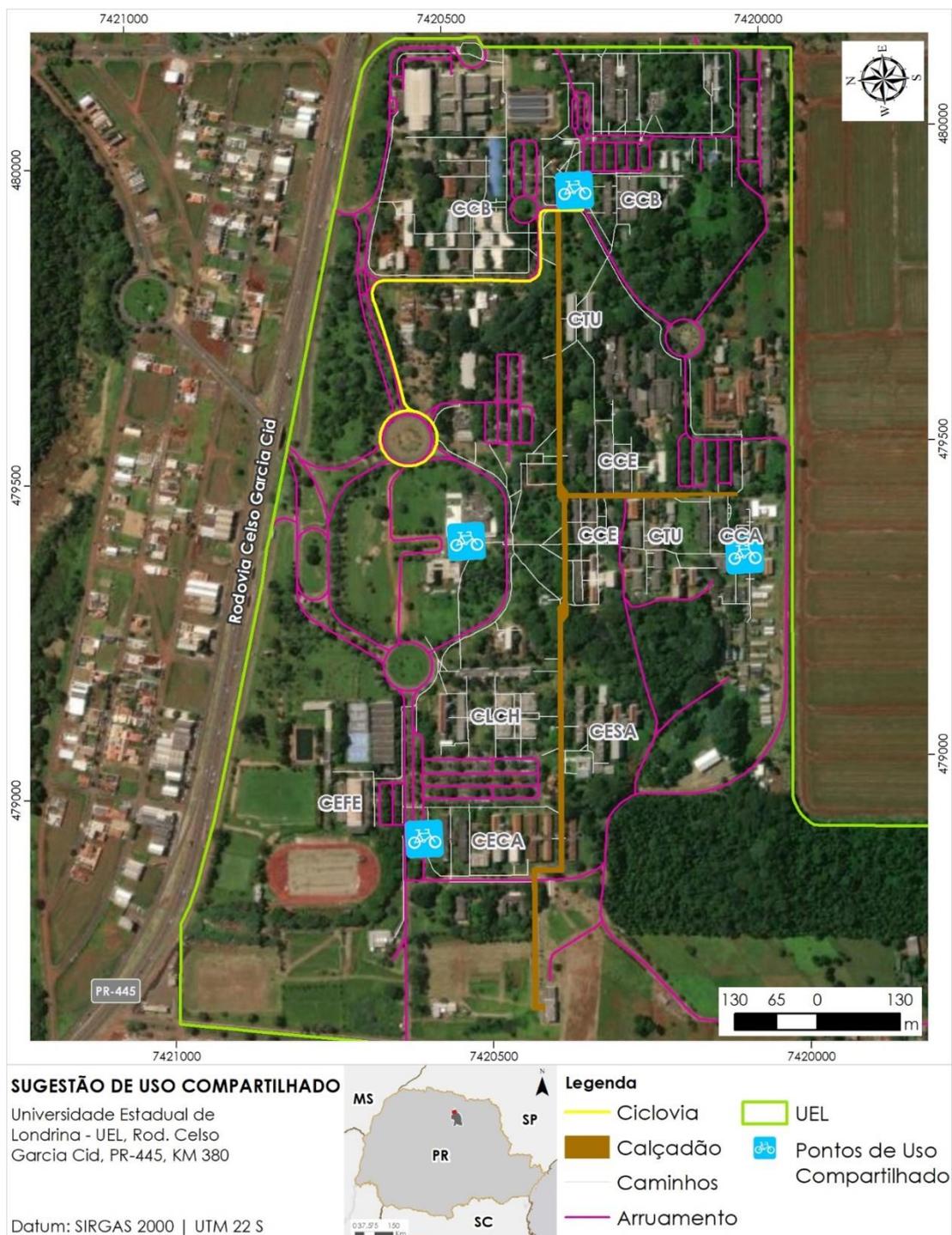
Para além da sugestão de bicicletários padronizados e cobertos em todos os centros de estudos, aponta-se como possibilidade a implantação de bicicletas compartilhadas (Figura 6) que poderiam ser subsidiadas pelas instituições financeiras que movimentam a folha de pagamento da universidade por via de verbas de patrocínio, compensações ambientais e de trânsito vinculando o poder municipal através da ação mitigadora de empreendimentos imobiliários. Linhas de crédito do poder público estadual e federal também poderiam ser arroladas por meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana embasadas na lei 15.587/12.

Figura 5 – Mapa sugestivo de implementação de bicicletários no campus UEL



Fonte: Elaboração das autoras (2023).

Figura 6 – Mapa sugestivo de pontos para uso compartilhado.



Fonte: Elaboração das autoras (2023).

Considera-se ainda que, para que o uso de bicicletas compartilhadas dentro do campus UEL seja seguro e eficiente, é necessário que a Prefeitura do Campus proporcione a estrutura adequada.

**Figura 7** – Ciclofaixa na Universidade Estadual de Londrina



**Fonte:** Elaboração das autoras (2023).

Segundo a guia *Princípios para o Desenho de Ciclovias Seguras* (2022), a largura de uma ciclovia deve ser de 2,8 m a 3,5 m, para que seja fornecido um espaço confortável para os ciclistas. Para que seja implementada uma ciclovia segura, ela deve obedecer a alguns critérios, como por exemplo, ir na direção do tráfego da rua, alinhamento da estrutura cicloviária com a velocidade do trânsito, dentre outros.

Partindo do princípio de que a ciclovia deve facilitar o acesso, ela deverá estabelecer conexões seguras e diretas, para que possibilite que os indivíduos que a utilizem faça o percurso em curto prazo, ou seja, deve estabelecer vínculo com serviços, mercados, escolas, universidades e demais instituições, de forma rápida e confortável.

Adaptando à realidade da Universidade Estadual de Londrina, temos as avenidas e rodovias fundamentais que dão acesso principal ao campus, sendo: PR-445, Av. Arthur Thomas e Av. Presidente Castelo Branco, em que nenhuma das três citadas possui ciclovia/ciclofaixa, o que de fato é imprescindível, já que, para que exista fluxo de transporte não motorizado no campus, é necessário que exista um vínculo direto da cidade com a universidade. Além disso, a falta de sinalização e de um ambiente seguro para pedestres e ciclistas representa um risco à segurança de todos que frequentam o campus, especialmente em um ambiente onde a circulação de estudantes é intensa.

A colaboração com as autoridades locais é essencial para melhorar o acesso viário ao campus, resolver questões de segurança nas vias públicas e integrar o campus

com a cidade. É importante também realizar avaliações contínuas por meio da coleta de *feedback* da comunidade acadêmica, como a pesquisa que gerou essas inquietações e também identificou áreas que ainda necessitam de melhorias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos apontamentos arrolados ao longo deste estudo, buscou-se evidenciar a relação entre a mobilidade ativa e a promoção do uso de bicicletas no campus da Universidade Estadual de Londrina (UEL), com o objetivo de analisar e refletir sobre a estrutura que está posta e ainda dar uma nova perspectiva para a realidade diagnosticada. O intento é o de fomentar a criação de um campus mais saudável, sustentável e acessível. Os resultados obtidos fornecem uma base sólida para considerações finais, que não apenas resumem as constatações, mas apontam ações e direcionamentos e sugerem melhorias práticas.

Ao longo do trabalho apresentado, ficou evidente que o incentivo ao uso de bicicletas e ao estímulo da mobilidade ativa tem o potencial de contribuir para a transformação da mobilidade no campus da UEL. Essa abordagem não só contribui para reduzir a pegada de carbono e os impactos ambientais associados ao transporte motorizado, mas também promove um estilo de vida mais ativo e saudável entre os membros da comunidade universitária. No entanto, para que esses benefícios sejam plenamente e eficientemente realizados, é fundamental considerar uma série de desafios.

A experiência de outras universidades brasileiras, como a UFRJ, mostra que a implementação de programas de incentivo ao uso da bicicleta é viável. Portanto, sugere-se que a UEL explore esses casos e adapte suas estratégias à sua realidade específica.

Os desafios enfrentados e identificados pela pesquisa realizada com estudantes da UEL são sintomáticos de uma questão global em instituições de ensino superior. As dificuldades de acesso, segurança e mobilidade enfrentadas pelos estudantes refletem problemas enfrentados por pessoas em praticamente todas as partes do planeta. Portanto, as recomendações aqui apontadas estão centradas na colaboração entre autoridades locais e no engajamento da comunidade acadêmica,

tornando-se pertinentes em um contexto mais amplo, ou seja, as sugestões realizadas neste estudo não só se aplicam à UEL, mas também podem servir como um guia útil para qualquer universidade interessada em melhorar sua infraestrutura ao fomento da mobilidade ativa através da bicicleta, promovendo assim a mobilidade eficiente e de qualidade.

É preciso destacar também a importância da colaboração com as autoridades locais, órgãos de transporte e a comunidade acadêmica. A mudança efetiva exige parcerias sólidas e uma visão compartilhada para um futuro sustentado que traga mudanças de paradigmas quanto ao ir e vir. O envolvimento ativo dos estudantes, professores, funcionários e da administração da UEL é essencial para a criação de um campus mais acessível, seguro e sustentável.

Por fim, o texto propõe o compartilhamento de bicicletas como uma possibilidade para reduzir impactos ambientais e promover um estilo de vida mais saudável e sustentável na universidade, tornando imprescindível que a universidade incorpore com maior efetivação os princípios e práticas da sustentabilidade para efetivamente iniciar um processo de conscientização em toda a comunidade acadêmica (servidores e estudantes), podendo até mesmo influenciar a comunidade externa.

Almeja-se que esta pesquisa não apenas inspire, mas também impulse ações efetivas na Universidade Estadual de Londrina (UEL) e em outras instituições de ensino superior.

## REFERÊNCIAS

- ALCANTARA. Fabiana Pacheco Coelho. Direito à cidade e mobilidade urbana: reinventando o modal bicicleta. **Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro** n. 75, jan./mar. 2020. Disponível em: [https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1606558/Fabiana\\_de\\_Alcantara\\_Pacheco\\_Coelho.pdf](https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1606558/Fabiana_de_Alcantara_Pacheco_Coelho.pdf). Acesso em: 10 jul. 2023.
- BIKE REGISTRADA. **Como surgiram as bicicletas compartilhadas?** Disponível em: <https://blog.bikeregistrada.com.br/saiba-tudo-sobre-as-bicicletas-compartilhadas-no-brasil/>. Acesso em: 12 jun. 2023.

BISSARO, Debora V. **Mobilidade Urbana: o direito de ir e vir no município de Teixeira de Freitas-BA**. I Seminário de Políticas Públicas e Desenvolvimento

Territorial. Disponível em:

<https://m.uniara.com.br/arquivos/file/eventos/2017/seppu/anais/bissaro.pdf>.

Acesso em: 10 mai. 2023.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Página Inicial.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

BRASIL, Instituição da Sociedade Civil. Incluindo bicicleta nos planos. *In:*

**Observatório da Bicicleta**, 2016. Disponível em:

<https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/guia-incluindo-a-bicicleta-nos-planos/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de Setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 20 jul. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm). Acesso em: 20 jul. 2023.

BRASIL, **Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil**

Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas

Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

CAIPA, Marcela Parra. **Gerenciamento da Mobilidade em Campi Universitários: problemas, dificuldades e possíveis soluções no caso Ilha do Fundão- UFRJ**.

Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

CARVALHO Mauren Lopes; FREITAS Carlos Machado. **Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis**. *Ciênc. saúde coletiva* 17 (6) • Jun 2012

COPPE. **Cidade Universitária volta a contar com bicicletas compartilhadas e gratuitas.** *In:* Conexão UFRJ. Rio de Janeiro, 4 out. 2022. Disponível em: <https://conexao.ufrj.br/2022/10/cidade-universitaria-volta-a-contar-com-as-bicicletas-compartilhadas-e-gratuitas/>. Acesso em: 4 out. 2023.

GOMES, Vitor Hugo. **Projetos Conceituais como Ferramenta para Integrar a Opinião dos Usuários ao Planejamento de Transportes** Dissertação (Mestrado em Edificações e Saneamento) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Tecnologia e Urbanismo , 2018. Disponível em: [https://www.uel.br/pos/engenes/?page\\_id=301](https://www.uel.br/pos/engenes/?page_id=301) Acesso em: 4 julho. 2023.

LUDKE, Menga; ANDRÉ, Marli Eliza Dalmazo de Afonso. **Abordagens qualitativas de pesquisa:** a pesquisa etnográfica e o estudo de caso. São Paulo: EPU, 1986.

MARINO, Filipe. **Novos Paradigmas da Mobilidade: Análises e Experiências da Mobilidade Ativa no Espaço Urbano Brasileiro.** VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós graduação em Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2020. Disponível em: <https://enanparq2020.s3.amazonaws.com/SL/22050.pdf>. Acesso: 12 jun. 2023.

PAULA, Marilene de; BARTELT, David Danilo (orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil:** desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

SOARES, Rafael Della Galta. **Bicicleta e mobilidade urbana Modismo ou solução sustentável para o transporte na cidade de São Paulo.** Trabalho de conclusão de curso Escola de Comunicação e artes da Universidade São Paulo, 2015. Disponível em: [https://paineira.usp.br/celacc/sites/default/files/media/tcc/versao\\_final\\_pdf.pdf](https://paineira.usp.br/celacc/sites/default/files/media/tcc/versao_final_pdf.pdf) . Acesso em: 12 jun. 2023.

SOUZA, Marcos. **Estudo Mobilize 2022** [livro eletrônico]: mobilidade urbana em dados e nas ruas do Brasil / organização Mobilize Brasil. São Paulo, SP. Disponível e:

<https://drive.google.com/file/d/1qgTgzVmIXda3nyq1Foy7Aawmx00hEUK1/view>  
. Acesso em: 05 jun. 2023.

UEL. **Vida Acadêmica**. Disponível em: <https://portal.uel.br/vida-academica/#~:text=Com%20quase%2050%20anos%2C%20a,de%20gradua%C3%A7%C3%A3o%20e%20p%C3%B3s%2Dgradua%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 10 mai. 2023.

VACCARI, Lorreine Santos. FANINI, Valter. **A Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar Mobilidade Urbana. Crea-PR, 2016.

## **CAPÍTULO II**

### **ELEMENTOS PRÁTICOS DA ABORDAGEM DA CIDADE E DO PLANEJAMENTO URBANO NA GEOGRAFIA ESCOLAR**

Francisco Manoel de Carvalho Neto  
Ideni Terezinha Antonello  
Léia Aparecida Veiga

#### **INTRODUÇÃO**

O estudo da cidade e da produção do espaço urbano, como conteúdo da disciplina de Geografia, podem ser conteúdos propícios para que os alunos consigam compreender o mundo em que vivem e como ocorrem as interações entre política, sociedade, escolhas e ações, resultando, portanto, em um pensamento crítico. Assumindo-se, portanto, o objetivo de fazer com que os alunos construam a autonomia de pensamentos, tendo por base o conhecimento teórico científico com o diálogo com saber do aluno, o que pode lhes permitir, apreender sobre a importância de ser cidadão (Callai; Moraes, 2017).

Além disso, Sousa et al. (2005), trazem a importância de se compreender cidade para fomentar a tolerância às diferentes questões culturais, uma vez que as cidades são constituídas por grupos sociais, que tem diferentes origens, trazendo consigo diferentes bagagens culturais, incluindo-se diferentes religiões. Diante disto, fica evidente que ao passo que os alunos compreendem que diferentes religiões e culturas são importantes para promoção da construção e desenvolvimento social e que isso faz parte das características de uma sociedade global, tem-se a reflexão de que nem todos têm o mesmo pensamento, nem todos têm a mesma preferência, e cada um tem sua singularidade que compõe a diversidade social, sendo cada indivíduo importante dentro dessa rede.

Callai et al. (2021) destacam que será por meio do estudo do espaço que os alunos poderão iniciar o pensamento abstrato, com inter-relações entre o que é vivido no dia-dia de modo a entender que a vida no âmbito global. Esse conhecimento é ainda

melhor quando se trata de algo do conhecimento prático do aluno. O estudo da cidade permite que eles tenham oportunidade de desenvolver seus conhecimentos interagindo com algo de seu acesso diário (o local onde vivem), somando-se portanto aos conceitos globais, locais e regionais que serão mostrados em sala de aula, a aprendizagem pode ser observada e praticada na vida real, trazendo experiências, as quais promovem de maneira exponencial maiores reflexões a respeito do próprio ambiente e a forma como ele se desenvolve ou a forma como querem que se desenvolva. Sendo o mundo, portanto, um conjunto de possibilidades, cuja efetivação depende das oportunidades oferecidas. Sendo este o sentido de se estudar o espaço/local, o qual pode ser identificado pela cidade, bairro, localidade rural, ou região que esteja ligada à vida dos alunos.

Diante disso, Callai et al. (2021) afirmam que conhecimento é poder, sendo somente com o acesso deste que o sujeito terá condições de formular reflexões construtivas a respeito de si, do ambiente em que vive, sociedade, culturas e sociedade de forma global. Portanto, cabe aos órgãos responsáveis permitir que a escola e conhecimento cheguem para todos.

Nesse sentido, busca-se discutir as possibilidades de abordagem metodológica da cidade e do planejamento urbano nas aulas de geografia, bem como evidenciar que as discussões problematizadas em sala de aula podem instigar os estudantes a pensar sobre o espaço em que vivem de maneira crítica, podendo assim, no futuro, contribuir para a produção do espaço com mais equidade e justiça social.

Com viés qualitativo, a revisão de literatura e o trabalho de campo foram utilizados como recursos metodológicos para que fosse possível a produção desta pesquisa-ação.

Inicialmente, apresenta-se a discussão sobre a importância da abordagem da cidade e do planejamento urbano nas aulas de geografia em escolas de educação básica, evidenciando que este trabalho pode produzir resultados muito satisfatórios para a produção democrática do espaço urbano. Na sequência, é apresentado um plano de aula, bem como os procedimentos metodológicos para a execução do mesmo, sobre o planejamento urbano, a ser desenvolvido com alunos do segundo ano do Ensino Médio. Ao final do percurso, constatou-se que os adolescentes têm muito a

contribuir para as discussões sobre a cidade e o planejamento, uma vez que, por meio da proposta de aulas desenvolvida com eles, evidenciou-se que eles pensam criticamente sobre o espaço que vivem e podem buscar mudanças a partir da sua prática concreta.

## **METODOLOGIA**

Gomes (2016) aponta que a pesquisa em Geografia pautada no horizonte crítico, parte da realidade material, para construir conceitos que sejam capazes de explicar essa materialidade. Para tanto, destaco que este trabalho se enquadra na perspectiva da Geografia Crítica, valendo-se, portanto, do materialismo histórico dialético. O mesmo autor, alerta que a produção do saber pelo viés da Geografia Crítica, vislumbra uma transformação social.

O presente trabalho tem caráter qualitativo, o qual de acordo com Tozoni-Reis (2009, p.10) “defende a ideia de que, na produção de conhecimentos sobre os fenômenos humanos e sociais, interessa muito mais compreender e interpretar seus conteúdos que descrevê-los”. Nesse contexto, o princípio norteador da pesquisa discutir as possibilidades de abordagem metodológica da cidade e do planejamento urbano nas aulas de geografia, com discussões problematizadas levando discentes do ensino básico a pensarem sobre o espaço em que vivem de maneira crítica.

A pesquisa qualitativa em Geografia tem ganhado força, visto que nem todos os processos sociais podem ser quantificados. Nesse viés Tozoni-Reis (2009, p. 10, apud Minayo, 2001), destaca que os fenômenos humanos e sociais correspondem a um “universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis”.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, inicialmente foi realizada a revisão bibliográfica sobre o tema investigado, o qual, segundo Tozoni-Reis (2009, p. 35-38), deve ser realizado com base em diretrizes que proporcionam a compreensão do tema pesquisado: 1- delimitação da unidade de leitura; 2- análise textual; 3- análise interpretativa; 4- problematização; 5- síntese pessoal. Assim, cada

uma das etapas auxilia na consolidação das ideias do pesquisador sobre o objeto investigado.

Ressalto também a aplicação do trabalho de campo, para que os dados coletados possam auxiliar na compreensão da temática investigada. Para isso, foi desenvolvido um plano de aula sobre o planejamento urbano, para ser trabalhado com alunos do segundo ano do Ensino Médio, com o intuito de evidenciar a aplicabilidade da abordagem do conteúdo nas aulas de Geografia. Foram elaborados, também, os procedimentos metodológicos para implementar o plano de aula (com previsão de utilização de seis aulas), objetivando evidenciar os mecanismos do planejamento urbano e suas finalidades, bem como, sensibilizar os estudantes sobre a necessidade da participação popular nas demandas sobre o município do qual fazem parte a fim de conquistar seus direitos.

### **FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Atualmente, a grande maioria da população brasileira vive em espaços urbanos (84,72% - IBGE, 2010). Dessa forma, grande parte dos problemas sociais enfrentados pela população brasileira –assim como a solução para eles –atravessam o espaço urbano: direito à moradia, o respeito à população de rua, o direito ao transporte público de qualidade e à mobilidade, a defesa de espaços públicos, e o direito à liberdade de manifestação, segregação espacial, exclusão social, entre outros (Batista, 2017).

Nesse contexto, percebe-se a importância da ação pedagógica consciente do docente sobre a cidade e o planejamento urbano, pois o professor desempenha um papel de extrema relevância na conscientização dos seus alunos sobre a participação popular nas decisões sobre o planejamento da cidade, reconhecendo como elemento indispensável para o bem-estar social e ambiental (Bado, 2009).

Destacamos aqui, que os conceitos de cidade e urbano não são sinônimos, mas sim complementares, interdependentes. A cidade pode ser entendida como a materialização das práticas humanas, enquanto o urbano está associado ao processo dessa materialização. Nesse entendimento, Gallo (2008) explica que

## II - Elementos práticos da abordagem da cidade e do planejamento urbano na geografia escolar

---

O fenômeno urbano não se restringe à dimensão física da cidade, mas articula fatores econômicos, culturais, sociais que se manifestam na forma da cidade. Pode-se inferir, a partir desta distinção que a vida urbana apresenta as relações sociais que extrapolam fisicamente a cidade é o conteúdo, e a cidade é um espaço de materializações de modos de vida, formador de sentidos e de identidade, é a forma. (Gallo, 2008, p. 32)

Os temas Cidade e Urbano se inter-relacionam nos debates e discussões, tanto no conhecimento científico quanto no ambiente escolar. É importante para os professores de Geografia refletirem sobre o que se denomina de cidade e urbano. Essa atividade de reflexão torna-se importante devido a própria necessidade de se entender os elementos básicos que constituem uma cidade. Sendo nesta atividade que o aluno passa a compreender os motivos de se estudar o assunto abordado, bem como a importância de compreender os processos que envolvem a cidade (Cavalcanti, 2012).

Conceber a cidade como conteúdo a ser abordado no ensino da geografia, se faz necessário quando pensamos na formação de um sujeito crítico sobre seu espaço de vivência e capaz de atuar ativamente nas decisões a cerca desse espaço.

A cidade, por si só, já é um espaço educativo, pois expressam em sua materialidade a história social de uma determinada população. Brarda e Rios (2003, p.31) destacam que as cidades devem ser consideradas como verdadeiros espaços de aprendizagem, organizando, sistematizando e aprofundando o conhecimento informal que adquirimos dela espontaneamente na vida cotidiana.

De acordo com Gómez-Granell e Vila (2003, p. 18), a cidade é um lugar onde as pessoas se reúnem para conviver, para aprender, para participar da vida social e política. Nesse entendimento, a educação escolar, e nesta pesquisa destacamos a geografia, tem muito a contribuir para que a cidade se concretize como espaço democrático.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDBEN) nº 9394/1996, destaca em seu Art. 3º, parágrafo XI, que o ensino deve promover a vinculação entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais. Para tanto, legalmente, é função do docente exercer sua função, primando sempre pela aproximação do conteúdo curricular à realidade dos alunos, sem que haja valorização de uma realidade em detrimento de outra.

Nesse entendimento, concorda-se com Saviani (2021, p.54) quando ressalta que

A relação entre educação e democracia se caracteriza pela dependência e influência recíprocas. A democracia depende da educação para seu fortalecimento e consolidação e a educação depende da democracia para seu pleno desenvolvimento, pois a educação não é outra coisa senão uma relação entre pessoas livres em graus diferentes de maturação humana.

Destacamos a abordagem teórica-metodológica do planejamento urbano na geografia escolar, como instrumento de fortalecimento da cidadania e da consciência crítica dos alunos, visto que a participação popular é indispensável para as decisões sobre a município. É importante que a Geografia, enquanto disciplina do currículo escolar, contribua para a formação de um aluno crítico e participativo, que perceba as condições materiais e simbólicas sobre o meio em que vive e possa refletir sobre elas.

Nesse sentido, Alves (2018) destaca a importância de se incorporar à prática educativa formal o estudo da cidade e seu planejamento urbano.

O ponto de partida é incluir diariamente na escola, sobretudo no ensino de Geografia a discussão sobre o território e a condição sócio/cultural de cada indivíduo para esclarecer o seu papel de cidadão no planejamento da cidade, formar alunos críticos que consigam enxergar as discrepâncias que ocorrem nos bairros centrais e nos periféricos, e que de fato nem todos têm o mesmo direito a cidade, os equipamentos públicos não estão disponíveis para todas as pessoas porque a gestão da cidade é feita de forma equivocada mas para atender aos interesses do capital, deixando os mais pobres distantes dos bens indispensáveis ao crescimento social e econômico (Alves, 2018, p.19).

Concordando com o exposto, destacamos que a discussão sobre a cidade e o planejamento urbano, devem fazer parte das aulas de Geografia, pois como destaca Cavalcanti (2012, p.48) a geografia escolar lida com conhecimentos sobre o espaço, visando ao raciocínio espacial, necessário ao exercício da cidadania.

Bernet (1997), aponta três dimensões da relação entre a educação e a cidade: aprender na cidade, aprender da cidade e aprender a cidade. O aprender na cidade entende a cidade como conteúdo de educação, com suas instituições, suas relações. Dessa forma,

Uma estructura pedagógica estable formada por instituciones específicamente educativas (formales e não formales). 2. Uma malla de equipamientos y recursos, médios e instituciones ciudadanas también estables pero no específicamente educativos. 3. Um conjunto de acontecimientos educativos efímeros u ocasionales. 4. Uma masa difusa pero

## II - Elementos práticos da abordagem da cidade e do planejamento urbano na geografia escolar

---

continua y permanente de espacios, encuentros y vivencias educativas no planeadas pedagógicamente (Bernet, 1997, p. 17).

O aprender da cidade, destaca ela como agente educador, “[...] lãs ciudades ensenan directamente: Elementos de cultura; Formas de vida, normas y actitudes sociales; Valores y contavalores; tradiciones, costumbres, expectativas...” (Bernet, 1997, p. 17). Nesse entendimento, o conjunto relacional de cultura, formas de vida, valores e contravalores, permitem que a cidade seja vista como emissora de informações, caracterizando como um agente informal de educação.

Por fim, o aprender a cidade, consiste em atribuir a cidade como conteúdo educativo, presente na educação formal. Cavalcanti (2012, p. 73) exemplifica que nesse particular, é a escola a agência principal dessa dimensão, podendo ajudar crianças e jovens a aprender a fazer a leitura de suas cidades.

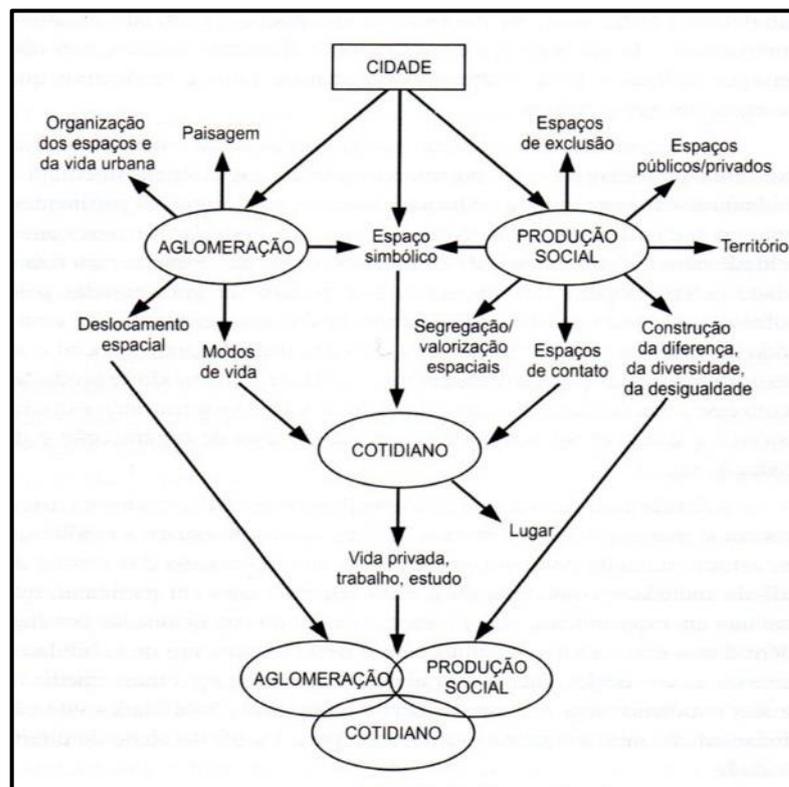
Ressaltamos que a geografia tem se destacado como ciência que investiga e analisa a cidade e a vida urbana, fazendo leituras da realidade, que segundo Cavalcanti (2012, p. 64) é uma leitura do ponto de vista da espacialidade.

Nesse sentido, Cavalcanti (2012, p. 64), aponta que para se fazer a leitura da espacialidade a geografia se pauta em categorias de análise, as quais dão identidade à ciência geográfica, destacando: lugar, paisagem, território, região, natureza e sociedade. Sendo assim, a análise pautada nessas categorias, permite que a cidade seja compreendida de forma mais ampla e concreta, pois permite a análise da espacialidade como um todo, não restringindo apenas a aspectos físicos ou, então, sociais.

Para exemplificar a complexidade do conceito de cidade e de sua abordagem teórico-metodológica, Cavalcanti (2012, p. 57) traz o mapa conceitual apresentado na figura 1.

Com base no exposto, destaca-se que a compreensão da cidade não se dá somente com os livros, mas com a convivência, na vida social e pública. É no dia a dia, por meio das relações e práticas sociais que estabelecemos uns com os outros e com a própria materialidade da cidade. Dessa forma, a ação do docente em sala de aula, deve induzir a ligação entre o experienciado, o vivido, o cotidiano dos alunos a teorias que expliquem a complexidade desse espaço.

Figura 1 - Sistematização do conceito de cidade



Fonte: Cavalcanti, 2012, p. 57.

Se faz importante destacar a colocação de Piccini (2003) no que respeito à percepção sobre a cidade:

Parece que o espaço urbano converteu-se em lugar de trânsito e de passagem entre um lugar e outro, entre zonas de produção e localizações de vida cotidiana, entre um espaço de lazer e o regresso para casa. Talvez não seja exagerado dizer, em certo sentido, que os eixos viários, projetados como rotas velozes para o trânsito rápido, representam a metáfora mais expressiva da circulação da energia urbana: trata-se de chegar, não de se deter; de circular e não de passear ou perambular. Assim, a arte de deslocamento dos habitantes da capital é, no melhor dos casos, ir e vir por rotas pré-fixadas para lugares pré-fixados. A possibilidade de contato com a cidade e com os outros está a tal ponto restrita a rotinas fixas que a "liberdade de mobilizar-se", o "direito à cidade" e até o simples fato de conhecê-la - e habitá-la - reduzem-se dia a dia. (Piccini, 2003, p.04)

Buscando a superação do simples estar na cidade e não a compreender na sua materialidade, concordamos com Freire (2003) quando diz que

[...] o tempo e o espaço têm que ser um tempo-espaço de inclusão, de possíveis realizações e participação, e não um tempo-espaço que é determinado mecanicamente. Logo, o presente e o futuro não são dados, predeterminados ou preestabelecidos, mas construídos, por isso, a história é possibilidade e não determinação (2003, p. 11-12).

Nessa perspectiva, Cavalcanti (2012), nos chama a atenção para a importância de o ensino da geografia transcender a mera repetição e memorização de conceitos, desvinculados de interpretação e associação à realidade:

Para que o ensino de geografia contribua para a formação, pelo aluno, do conceito de cidade como uma ferramenta para a análise geográfica do mundo, não se deve estruturar o conteúdo escolar por meio de um conjunto de conceitos com definição pronta, como, por exemplo: o que é cidade, o que é processo de urbanização, o que é conurbação, o que é valorização/segregação urbana, o que é metrópole, o que é rede urbana etc. Observa-se que muitas vezes, com essa orientação, o aluno 'aprende' (ou reproduz verbalmente) todas essas definições que compõem o conteúdo didático, acompanhadas de inúmeras informações sobre diferentes cidades, mas não consegue utilizá-las para compreender e analisar fatos e fenômenos que presencia em seu cotidiano (Cavalcanti, 2012, p. 57-58).

Sendo assim, a educação escolar e a Geografia podem ser entendidas como instrumentos que possibilitam a compreensão da cidade em todas as suas dimensões, superando com a alienação existente entre o estar na cidade e compreender a cidade.

Discutir a cidade e o planejamento urbano, é uma forma para fazer com que os alunos se sintam parte da cidade, instigando-os a sempre lutarem para ter suas vozes ouvidas pelos gestores. Tratar do tema espaço urbano e seu planejamento, discutir a cidade e seus problemas é uma ação indispensável a todo professor de geografia, buscando levar os alunos a se reconhecerem como integrantes daquele espaço e que precisa lutar para que seu "direito a cidade" seja garantido (Tomás, 2005).

### **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

A geografia escolar é concebida nesta pesquisa como uma ferramenta muito importante para alcançar um planejamento urbano ideal, entendido como aquele que visa atender de forma igualitária todos os segmentos sociais.

Apresenta-se a seguir (Quadro 1), um plano de aula sobre o planejamento urbano, com destaque para o uso das metodologias ativas de ensino e aprendizagem, como o júri simulado, a sala de aula invertida e aprendizagem entre pares, que foi aplicado com uma turma do Ensino Médio, no ano de 2022, vislumbrando a sensibilização dos discentes quanto à necessidade da participação popular nas demandas sobre o município do qual fazem parte, tendo como público-alvo alunos do segundo ano, onde foram utilizadas seis aulas para a implementação do mesmo.

**Quadro 1 - Plano de aula e procedimentos didáticos.**

**1. Habilidade a ser desenvolvida:** (EM13CHS602) Identificar, caracterizar e relacionar a presença do paternalismo, do autoritarismo e do populismo na política, na sociedade e nas culturas brasileira e latino-americana, em períodos ditatoriais e democráticos, com as formas de organização e de articulação das sociedades em defesa da autonomia, da liberdade, do diálogo e da promoção da cidadania.

**2. Tema:** Planejamento urbano

**3. Conteúdos**

- a) Plano Diretor Municipal;
- b) Zoneamento;
- c) Direito à cidade.

**4. Objetivos**

- Evidenciar os mecanismos do planejamento urbano e suas finalidades;
- Sensibilizar os estudantes sobre a necessidade da participação popular nas demandas sobre o município do qual fazem parte a fim de conquistar seus direitos.

**5. Metodologia**

Foram utilizadas aulas expositivas, bem como o uso de práticas pedagógicas que levaram à participação ativa dos estudantes nas aulas, como a aprendizagem entre pares (Peer Instruction), sala de aula invertida e o júri simulado.

Destacamos, que os procedimentos didáticos apresentados a seguir, norteiam-se pelo método proposto por Gasparin (2020): *1 - Prática social inicial:* corresponde aos conhecimentos construídos pelos estudantes a partir da vivência em sociedade; *2: Problematização:* aqui a prática social é problematizada, questionada, com a finalidade de instigar o pensamento crítico dos discentes em relação ao tema discutido; *3 - Instrumentalização:* nesta etapa, o docente apresenta elementos que corroboram para que os alunos possam pensar na prática social problematiza a partir de fundamentos teóricos e práticos; *4 - Catarse:* o aluno

apresenta sua compreensão e sobre a problematização proposta na prática social inicial; 5 - *Prática social final*: refere-se ao aprendizado do aluno sobre as discussões iniciadas na prática social inicial, aplicando de forma prática o conhecimento adquirido.

### **6. Avaliação**

A avaliação dos estudantes foi realizada mediante a produção, por meio do jogo Minecraft, de uma “cidade ideal”, que atenda democraticamente todos os segmentos da sociedade.

## **Procedimentos didáticos: Planejamento urbano**

### **Aula 1**

A aula foi iniciada com a apresentação do conteúdo a ser estudado e os objetivos de aprendizagem sobre ele. Na sequência, o docente fez questionamentos sobre os conteúdos, com a finalidade de identificar os conhecimentos prévios dos estudantes, adquiridos por meio de suas práticas sociais concretas.

- 1- O que é planejamento urbano?
- 2- Será que o planejamento urbano é importante? Por quê?
- 3- Você sabe o que é e qual a finalidade do Plano Diretor Municipal (PDM)?
- 4- O nosso município possui Plano Diretor? Quando ele foi elaborado?
- 5- Quem elabora o PDM?
- 6- De que forma o Plano Diretor favorece o desenvolvimento do município?
- 7- Os problemas ambientais e sociais do espaço urbano podem ser minimizados com a implementação do Plano Diretor?
- 8- Na sua opinião, em sua cidade, qual é o maior problema do espaço urbano? Esse problema poderia ser minimizado com a implementação do Plano Diretor?
- 9- Qual a finalidade do zoneamento urbano?

Após esses questionamentos, foi iniciada a fundamentação teórica sobre o tema Planejamento Urbano. Para nortear as discussões, o professor levou os

estudantes ao laboratório de informática para que fizessem a leitura do texto “O que é planejamento urbano?”, disponível no endereço eletrônico a seguir: <https://www.archdaily.com.br/br/982184/o-que-e-planejamento-urbano>

Para que a leitura fosse produtiva, o professor orientou os alunos que na próxima aula ocorreriam discussões sobre o texto lido, bem como, solicitou aos alunos que fizessem anotações no caderno sobre a leitura realizada.

### **Aula 2 (Aprendizagem entre pares)**

Iniciou-se a aula com a apresentação do roteiro do dia. Na sequência, dividiu-se a sala em grupos, onde cada grupo deveria elaborar questionamentos sobre o texto lido na aula anterior, depois disso, os questionamentos foram trocados entre os grupos, de forma com que cada grupo responda os questionamentos de um outro grupo. Encerrando o momento de respostas, cada equipe deveria apresentar os questionamentos e suas respectivas respostas.

O professor propôs o seguinte questionamento: Tendo em vista que o planejamento urbano discute questões de interesse coletivo, vocês consideram importante a participação popular nas discussões sobre o Planejamento Urbano? Por quê?

### **Aula 3**

Nesta aula, foi feita a análise do PDM do município de Siqueira Campos (link a seguir), com a finalidade de levar os alunos a conhecerem o documento, bem como, para que fizessem a análise do seu conteúdo.

Link do PDM de Siqueira Campos:

<https://www.siqueiracampos.pr.gov.br/legislacao/detalhe/1586/pinstitui-o-plano-diretor-municipal-de-siqueira-campos-nos-termos-que-dispoe-o-artigo-182-paragrafo-primeiro-da-constituicao-federal-lei-federal-n1025701-estatuto-da-cidade-da-lei-organica-e-da-outras-providenciasp/>

Link sobre Leis relacionadas ao PDM:

<https://www.siqueiracampos.pr.gov.br/legislacao/lista/2010/categoria/6/leis-complementares/>

Link sobre o Zoneamento:

<https://www.siqueiracampos.pr.gov.br/legislacao/detalhe/1585/pdispoe-sobre-o-zoneamento-do-uso-e-ocupacao-do-solo-do-municipio-de-siqueira-campos-e-da-outras-providenciasp/>

Para nortear as discussões sobre o Plano Diretor Municipal, o professor utilizou como instrumento de apoio um checklist, a fim de incentivar os alunos a analisarem o conteúdo do documento.

1- Qual o ano de elaboração do PDM?

2- No PDM há menção sobre a importância da participação popular na elaboração do documento?

3- Dos objetivos municipais do PDM, qual deles mais chamou sua atenção? Por quê?

4- Qual a importância dos objetivos urbanísticos do PDM?

5- No Capítulo III trata dos Fatores Favoráveis e Restritivos ao Desenvolvimento do Município, no parágrafo 2º é apontado, especificamente, os fatores restritivos. Você concorda com eles? Justifique.

6- Qual a importância da aplicação da Política de Ação Social, Art. 19, para o bem-estar da população?

7- O PDM trata de ações de preservação ao meio ambiente?

8- Em qual capítulo do PDM é tratado sobre o zoneamento?

Ao final desta aula, o professor irá indicar o conteúdo a ser discutido na próxima aula (Participação popular no planejamento urbano) e disponibilizar materiais para que os alunos estudem sobre o tema antecipadamente.

**Texto 1:** Participação popular no planejamento urbano territorial: uma análise da participação democrática da sociedade civil no plano diretor municipal.

**Link:**

<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/view/18773>

**Texto 2:** Plano Diretor e a participação popular no exercício do princípio da função social da cidade: a audiência pública como principal mecanismo.

**Link:**

<https://periodicos.unesc.net/ojs/index.php/AnaisDirH/article/view/5810/5224>

Esses dois textos irão servir de base para as discussões da aula seguinte.

**Aula 4 (Sala de aula invertida)**

Nesta aula o professor aplicou a técnica da sala de aula invertida. No início da aula, o professor instigou os alunos para que expressassem o que aprenderam com a leitura do texto. Para isso, foi feito um sorteio do nome dos alunos, de forma com que cada nome sorteado deveria comentar a respeito de suas constatações sobre a leitura.

Na sequência, o professor propôs a atividade do júri simulado, dividindo os alunos da seguinte forma:

- 4 alunos compuseram o grupo que é favorável à participação popular no planejamento urbano (estes deveriam argumentar com a finalidade de mostrar a necessidade e a importância da participação popular no planejamento);
- 4 alunos compuseram o grupo que considera desnecessária a participação da população no planejamento urbano (estes deveriam trazer argumentos que levem o júri a considerar que a participação popular no planejamento urbano não é algo que tenha necessidade);
- 6 alunos para compor o júri popular (estes irão analisar as explicações do grupo que defende);
- 1 aluno foi o juiz (este fará a análise de todas as discussões, para que no final dê o seu veredito);
- os demais alunos da turma acompanharam as discussões entre os grupos.

Tendo os grupos formados (a melhor opção para a composição dos grupos, é o sorteio dos nomes), o professor orientou a função de cada um deles, para que, na próxima aula, fosse realizada a simulação do júri.

### **Aula 5 (Júri Simulado)**

A aula iniciou com a organização da sala de forma que a disposição das carteiras represente um tribunal. Depois disso, cada aluno ocupou sua função e deu-se início às atividades.

O professor sempre se ocupou de fazer as mediações necessárias, a fim de induzir para que a atividade seja produtiva e possa contribuir para a aprendizagem dos alunos.

Ao final das discussões, o docente fez as considerações sobre a relevância da participação popular na discussão sobre o planejamento urbano, buscando deixar claro aos estudantes que a participação consiste no exercício da cidadania e na garantia da democracia.

### **Aula 6**

Para encerrar as discussões, o professor propôs aos alunos a criação de uma cidade ideal por meio do jogo Minecraft, tendo como parâmetro as discussões realizadas desde a primeira. As produções puderam ser feitas em grupo ou individuais, tendo como encerramento a apresentação das produções feitas pelos alunos.

**Fonte:** Carvalho Neto, 2022.

Com a aplicação dos procedimentos didáticos apresentados anteriormente, foi possível perceber que os alunos compreenderam bem o conteúdo, pois em todos os momentos que foram instigados a exporem as suas constatações, foram críticos em suas explanações e percepções sobre a cidade em que vivem. Com relação à atividade final (construção da cidade por meio do jogo Minecraft), ficou evidente os anseios dos estudantes sobre a necessidade de o espaço urbano atender a todos os grupos sociais e em todas as suas faixas etárias. Outra constatação importante diz respeito à criação de áreas verdes e de lazer na cidade, a qual aparece em todas as produções dos alunos

## II - Elementos práticos da abordagem da cidade e do planejamento urbano na geografia escolar

---

(Figuras 2, 3 e 4), visto que a cidade de Siqueira Campos é deficitária no oferecimento dessas áreas à população.

Para tanto, o que se constata com a realização das atividades é a capacidade dos estudantes em pensar em um espaço urbano mais justo e que o incentivo do docente aos alunos, no que diz respeito à participação popular nas discussões sobre o planejamento urbano, pode contribuir fortemente para que no futuro as discussões sobre este espaço sejam feitas de forma mais horizontal, podendo assim, atender de maneira igualitária os cidadãos. Participaram das aulas 19 alunos, com faixa etária entre 15 e 17 anos.

Concordando com Gomes (2016) quando diz que os geógrafos têm o dever de ensinar a pensar o espaço, torna-se relevante destacar que abordar a cidade e o planejamento urbano no ensino da geografia, se faz necessário quando pensamos na formação de um sujeito crítico sobre seu espaço de vivência e capaz de atuar ativamente nas decisões a cerca desse espaço.

**Figura 2** - Cidade produzida no Minecraft – Grupo A



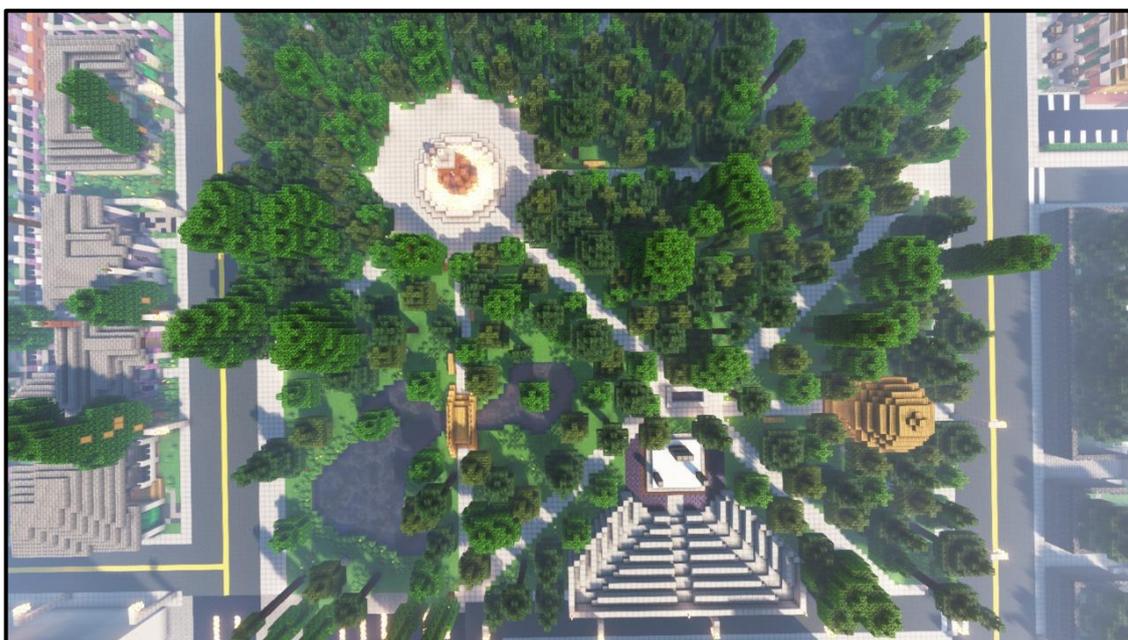
Fonte: Carvalho Neto, 2022.

**Figura 3** - Cidade produzida no Minecraft – Grupo B



Fonte: Carvalho Neto, 2022.

**Figura 4** - Cidade produzida no Minecraft – Grupo C



Fonte: Carvalho Neto, 2022.

Nesse entendimento e compactuando do mesmo pensamento, Souza (2006) nos diz que a ideia de participação popular no planejamento urbano é uma semente plantada em terra tenra, que precisa ser adubada e regada para que produza frutos, associa-se a participação e o entusiasmo dos alunos nas discussões propostas, os quais

fizeram análises muito importantes sobre o espaço em que vivem, apontando principalmente, os problemas sociais e ambientais da cidade de Siqueira Campos/PR.

Souza (2006), destaca fortemente que é preciso lutar contra o “conformismo generalizado”, onde, não totalmente, mas grande parte da população, principalmente as classes menos favorecidas, aceita todas as decisões tomadas (de cima para baixo) e se conformam com a realidade em que vivem, em face do sistema político que, na maioria das vezes, não representa os anseios dos cidadãos. Assim, destaca-se o papel instigador do professor de geografia da educação básica, no sentido de incentivar os alunos a exercerem sua cidadania, pois como foi possível perceber durante as aulas, os alunos possuem senso crítico e são capazes de discutir com clareza de ideias e anseios sobre a cidade em que vivem.

Assim sendo, Souza (2006, p.518), diz que “se a humanidade não parou de sonhar, seus sonhos, por certo, tornaram-se, nas últimas décadas, geralmente muito mais pobres, e o ato de sonhar, algo esporádico”. Diante disso, se vê a necessidade de lançar em terra a semente do inconformismo, para que os alunos de hoje, sejam os cidadãos que irão participar ativamente nas demandas sociais amanhã. E, assim, o ensino da Geografia pode ser um grande aliado nesse plantio.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Percebe-se a grande necessidade de repensar o ensino da geografia, com vistas a atribuir a essa disciplina do currículo escolar uma dimensão mais prática, pautada no estudo da teoria por meio análise da realidade. Diferentemente do que se pensava no passado, o estudante chega à escola carregado de conhecimentos, de experiência de vida, não é uma tábula rasa a ser preenchida na trajetória escolar.

Destaca-se ainda, a abordagem da cidade e do planejamento urbano no ensino formal, como elementos que visam a formação de um cidadão consciente das demandas do espaço que vive, podendo deliberar sobre esse espaço de forma ativa, para que, assim como Marcelo Lopes de Souza (2006) aponta, o planejamento urbano seja mais participativo e possa abranger todos os cidadãos, cumprindo assim seu princípio democrático.

Além do mais, nas palavras de Souza (2006), a participação popular no planejamento urbano é uma semente lançada no solo, a qual precisa de todos os cuidados para germinar e produzir bons frutos. Dessa forma, a geografia escolar assume um importante papel na formação crítica das crianças e adolescentes, com vistas a possibilitar que eles sejam cidadãos atuantes na sociedade e, principalmente, no planejamento urbano, para que no futuro as cidades sejam mais democráticas, com a presença da justiça socioespacial.

Nesse viés, defende-se que a geografia escolar a sua relevância na formação de cidadãos críticos, sabendo que isso só se torna possível quando a prática docente se desvincula da simples descrição do espaço geográfico. Uma prática pedagógica com vistas ao desenvolvimento da criticidade do estudante, uma vez que este é motivado a compreender a realidade a partir da analogia, conexão, diferenciação, distribuição, extensão, localização ou ordem dos fenômenos geográficos, contribuindo para ampliação do raciocínio geográfico como de forma de “representar e interpretar o mundo em permanente transformação” (BNCC, 2018).

Portanto, como se destaca, é possível desenvolver em sala de aula o trabalho sobre planejamento urbano, sobretudo, pautado nas metodologias ativas, visando instigar o aluno a participar ativamente das aulas. No entanto, é preciso que o docente esteja consciente de que o livro didático não pode ser seguido como uma cartilha, pois se dessa forma agir, o planejamento urbano será trabalhado de forma superficial, ou então, como percebido nas obras didáticas analisadas, ou mesmo nem mencionado.

Espera-se que o presente trabalho venha fomentar as discussões sobre o planejamento urbano na geografia, apresentando possibilidades de abordagem metodológica aos professores. Além disso, ao se trabalhar com alunos o planejamento urbano, esperamos que se amplie a conscientização da sociedade, sobre a necessidade da participação popular nas discussões sobre este tema, contribuindo ainda para que tenham uma visão mais crítica sobre o direito à cidade.

### REFERÊNCIAS

ALVES, A. E. **A participação popular na elaboração do plano diretor jovem participativo de Londrina: uma experiência de cidadania.** 2018. 116 f. Dissertação

(Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia (mestrado/doutorado). Centro de Ciências Exatas/CCE, Universidade Estadual de Londrina/UEL, Londrina, 2018.

BADO, S. R. L. **Desafio da Geografia**: a cidade como conteúdo escolar no ensino médio. Porto Alegre. 2009. 168 f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia (mestrado/doutorado), Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

BATISTA, F. I. Educação e planejamento urbano participativo: limites e possibilidades de ação do professor de geografia na educação pública de Santa Catarina. **Pesquisar**, v.1. n° 2, pp. 47-59, 2017.

BERNET, J.T. Ciudades educadoras: Bases conceptuales. In: ZAINKO, M.A.S. (org.). **Ciudades educadoras**. Curitiba: Ed. da UFPR, 1997.

BRARDA, A.; RIOS, L. G. Argumentos e estratégias para a construção da cidade educadora. In: GADOTTI, M.; PADILHA, P. R. CABEZUDO, A. (Org.). **Cidade Educadora**: princípios experiências. São Paulo: Cortez, 2004.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. Lei número 9394, 20 de dezembro de 1996.

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. Brasília: MEC, 2018.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Censo Demográfico**. 2010.

CALLAI, H. C.; MORAES, M. M. Educação geográfica, cidadania e cidade. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Edição Especial, p. 82-100. 2017.

CALLAI, H. C.; DEON, A. R.; MORAES, M. M.; OLIVEIRA, T. D. **O estudo da cidade: das vivências à formação cidadã**. Editora Unijuí. Coleção ciências sociais. Edição 02. 2021.

CARVALHO NETO, F. M. **A abordagem teórico-metodológica da cidade e do planejamento urbano na geografia escolar**. 2022. 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa De Pós-Graduação em Geografia (mestrado/doutorado). Centro de Ciências Exatas/CCE, Universidade Estadual de Londrina/UEL, Londrina, 2022.

CAVALCANTI, L. S. **A geografia escolar e a cidade**: Ensaio sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana. Campinas, SP: Papirus, 2012.

FREIRE, P. **Política e Educação**: ensaios. 7 Ed. (Coleção Questões da Nossa Época). São Paulo: Editora Cortez, 2003.

GALLO, S. **Cidade e ensino de Geografia**: Contribuição a uma Educação Geográfica da e para a cidade. 2008, 228f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação- Mestrado em Geografia da Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Porto Velho, 2008.

GASPARIN, J. L. **Uma didática para a pedagogia histórico-crítica**. Campinas/SP: Autores Associados, 2020.

GOMES, P. C. C. **Geografia e Modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

GÓMEZ-GRANELL, C.; VILA, I. **A Cidade como Projeto Educativo**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Petrópolis: Vozes, 2001.

PICCINI, M. Sobre a comunicação nas grandes cidades. *Opinião Pública*, Campinas, v. 9, n. 2, p. 1-19, out. 2003. Disponível em:  
<<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/op/article/view/8641130/8641>>. Acesso em: 30 de junho de 2021.

SAVIANI, D. **Escola e democracia**. Campinas/SP: Autores Associados, 2021.

SOUSA, M. J. M.; SILVA, A. R.; MAGALHÃES, S. M. F. A cidade e a cidadania no ensino da Geografia. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, Volume 6, número 7, p. 51-59. 2005.

SOUZA, M. L. **A prisão e a ágora**: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

TOMÁS, L. R. **Adequação do plano diretor ao estatuto da cidade**: uma proposta em discussão. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Uberlândia. 2005.

TOZONI-REIS, M. F. C. **Metodologia da Pesquisa**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009.

## **CAPÍTULO III**

### **A PROPRIEDADE COOPERATIVA COLETIVA COMO FORMA HISTÓRICA ALTERNATIVA À PROPRIEDADE PRIVADA**

Osmar Fabiano de Souza Filho  
Léia Aparecida Veiga

#### **INTRODUÇÃO**

Com o paradigma racionalista sendo por muito tempo hegemônico nas ciências humanas, muitas de suas problematizações realizadas, por regra, encaravam as relações sociais desenvolvidas no âmbito social considerando como meras ações desenvolvidas por atores. Com essa realidade posta, Marx (2019), problematizara a sociedade a partir das formações econômico-sociais e de suas formas históricas. Para o referido autor entender as relações desenvolvidas pelas forças produtivas eram a maneira capaz de compreender a realidade em sua totalidade e considerando seus movimentos.

Segundo Marx (2019), as relações de produção desenvolvidas entre as forças produtivas criaram superestruturas e estruturas sociais, que carregaram em si as contradições geradas pelas disputas de classe de cada tempo e espaço. Desta forma, o capitalismo e a propriedade privada individual surgem como respostas para questões historicamente apresentadas na realidade, que surgiram em decorrência das necessidades mediadas entre as relações de produção das forças produtivas, que as demandaram em determinada época.

Todavia, o que pode ser visto atualmente é um limite da propriedade privada individual que se manifesta em suas limitações em responder as necessidades colocadas no tempo presente. Da mesma maneira, que no século XVIII a propriedade feudal não conseguira abarcar as necessidades daquele momento, a propriedade hegemônica no capitalismo apresenta seus limites e isso se manifesta, por exemplo, nos programas habitacionais promovidos pelo Estado em vários lugares, como no Brasil.

No caso dos programas e políticas públicas desenvolvidas pelo Estado brasileiro, em especial a esfera federal, a propriedade privada individual foi hegemônica enquanto forma de propriedade dos beneficiados. Aliás, considerando o acesso à terra no Brasil, e seus instrumentos jurídicos-políticos, pode ser colocado que a propriedade privada individual é a forma hegemônica de propriedade no Brasil, desde a Lei de Terras de 1850. Ainda assim, porém, o Brasil assiste um elevado déficit habitacional urbano com mais de 9 milhões de pessoas, segundo dados de 2019 da Fundação João Pinheiro, não tendo uma moradia digna para viver.

Desta maneira, a relação de mercado de oferta e demanda, parece não responder mais as necessidades colocadas, em especial, para a classe trabalhadora em acessar a moradia pela. O que se acredita, considerando a história e a luta de classes, é que outras formas históricas. alternativas de propriedade hegemônica capitalista, podem responder essa demanda, como o caso da propriedade cooperativa coletiva e dos temas territoriais coletivos.

Desta maneira, esse trabalho tem como objetivo discutir a propriedade cooperativa como forma histórica superior à propriedade privada individual e problematizar como os temas territoriais coletivos podem ser essa alternativa. Sendo uma proposta teórico-metodológica, este artigo é resultado de pesquisa teórico-reflexiva que se utiliza da pesquisa bibliográfica e das reflexões teóricas para problematizar os limites do capital e da sua forma hegemônica de propriedade, bem como pela defesa da democratização da habitação.

Os resultados provisórios indicam que, mesmo inserida na sociedade capitalista, a propriedade cooperativa coletiva e o tema territorial podem ser uma forma histórica superior a propriedade privada individual visando o acesso à terra e a moradia.

## **METODOLOGIA**

Este artigo é apresentado como consequência de um processo de pesquisa teórico-reflexiva, cujo procedimento metodológico envolveu várias etapas realizadas em conjunto, num processo. As ações podem ser divididas em dois conjuntos de ações, uma que envolve a leitura do material bibliográfico necessário e a outra das ideias

relacionadas ao tema e a produção de conteúdo textual com os resultados obtidos por meio das reflexões.

A primeira etapa deu-se com a leitura do material bibliográfico necessário para o estudo, que permitiu aos pesquisadores acesso ao conhecimento e entendimento sobre a temática e conceitos importantes para as problematizações, como formação econômico-social, propriedade privada individual, propriedade cooperativa e termo territorial coletivo. Em seguida, foi realizada a discussão das ideias relacionadas ao tema e inseridas no escopo do objetivo proposto por este artigo, assim, este processo proporcionou a reflexão, análise crítica e troca de ideias dos temas abordados, bem como propiciou o uso destas ideias para a reflexão de questões práticas da realidade material, caso das políticas públicas de habitação de interesse social desenvolvidas no Brasil.

É importante destacar que a visão epistemológica que orientou o processo de pesquisa foi baseada no materialismo histórico-dialético. Na abordagem material histórica, os fenômenos sociais são problematizados em sua totalidade, considerando seus movimentos não lineares, contradições, rupturas e construções ao longo de um espaço e tempo construídos historicamente. Essa compreensão da realidade tem como objetivo a compreender em sua completude, a fim de propor uma forma de superar as contradições e rupturas presentes na sociedade.

### **AS FORMAÇÕES ECONÔMICO-SOCIAIS E A ALIENAÇÃO DO DIREITO À CIDADE NA FORMA HISTÓRICA CAPITALISTA**

Esta seção do artigo, tem como objetivo promover a reflexão de como ocorre o processo de alienação da cidade, e do direito à cidade, na sociedade capitalista. A problematização trata como o esse modo de produção, a propriedade privada e hegemonia do capital, são formas históricas que promovem a alienação da classe trabalhadora. Assim, entendemos a formação-econômico social como um elemento central para compreender a materialização deste fenômeno na sociedade brasileira, convém, antes, debater e problematizar este conceito e o impacto das formas históricas, que são geradas pelas formações, por meio das relações sociais.

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

As reflexões de Marx (2019), coloca em perspectiva o pensamento médio dos historiadores, filósofos, e cientistas sociais de seu tempo, que operavam o conceito de sociedade, considerando-o como algo imutável, como algo pronto e acabado dado pela natureza e colocado em uma realidade. Essas concepções, para Marx (2019), reduziam a história e a sociedade em apenas descrições, seja de ações de reis, de chefes militares, e de agentes.

Desta forma, por formação econômico-social se compreende um modo de produção que é construído historicamente, e que é definido carregando em si a unidade entre as forças produtivas e as relações de produção. Por forças produtivas entende-se os recursos, tecnologias, meios de produção (incluindo a mão-de-obra trabalhadora! ), disponíveis em uma sociedade que permitem a produção de bens e serviços. Isso engloba, não apenas máquinas, ferramentas, e objetos mas, também, o conhecimento humano, a organização do trabalho e os elementos da natureza. Por outro lado, as relações de produção são as estruturas sociais e econômicas que influenciam como essas forças produtivas são/serão usadas, e como a produção é/será organizada, incluindo aí as relações e formas de propriedade, o controle sobre os meios de produção, bem como as relações de trabalho (MARX, 2019).

As relações de produção entre as forças produtivas, são o que criam a superestrutura social, que no processo histórico passa a conter em si as concepções políticas, jurídicas, religiosas, artísticas, filosóficas, as instituições de uma dada sociedade, que são correspondentes dessas relações, e da hegemonia da classe dominante nesse processo, estando em movimento. Com isso, o conceito de formação econômico-social considera tanto as relações sociais de produção, ou seja, as relações econômicas entre os homens, bem como toda a vida subjetiva de uma dada sociedade. Assim, desenvolvimento social é constante, e dinâmico, manifestando-se na realidade como uma forma determinada, concreta e histórica (MARX, 2019).

Compreender a dinâmica das formas históricas auxilia na análise das transformações sociais, econômicas e políticas ao longo do processo histórico. Ao longo da História, houveram outras formações econômico-sociais que a capitalista, que surgiram, e se sucederam, sendo elas, a saber: o Comunismo Primitivo; o Modo de Produção Escravista; o Feudalismo; o Capitalismo; segundo Marx (2019) a partir

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

das relações materiais de trabalho no capitalismo, haverá com a tomada de poder pela classe trabalhadora, o Comunismo, passando antes pela fase de transição que é o Socialismo.

À medida do movimento das sociedades, as formações econômicos-sociais, e suas formas históricas, foram alteradas enfrentando pressões internas e externas. A escravidão, por exemplo, começou a declinar, eventualmente dando lugar a outras formações econômico-social, quando suas formas não tinham mais capacidade de responder as questões historicamente colocadas. Da mesma forma, o final do escravismo da Antiguidade, e a transição para o feudalismo, foram influenciados por uma série de fatores e novas necessidades. Assim, pode ser posta que, por regra, o fim de formas históricas e as mudanças das formações econômico-sociais estão ligados aos processos históricos, no qual as formas não conseguem corresponder as demandas da estrutura social historicamente postas (MARX, 2019).

A formação econômico-social capitalista é a forma histórica predominante no mundo contemporâneo, e no Brasil, exceto para países de orientação socialista, como Cuba, China e Coréia Popular. Entre as características históricas do capitalismo, se manifestam a propriedade privada dos meios de produção, e as relações de produção desenvolvidas com o objetivo de se obter lucro. As relações de trabalho passaram a ser assalariadas, no qual o trabalho é vendido no mercado como uma mercadoria, e os trabalhadores, agora assalariados, são contratados para realizar o trabalho em troca de salários. O trabalho não pago ao trabalhador no seu processo de trabalho é a mais-valia que passa a ser apropriada pelos donos privados dos meios de produção (MARX, 2019).

O capitalismo transformou as relações de produção desde seu início. A partir do cercamentos da terra, sobretudo, na Inglaterra do século XVIII, os então trabalhadores rurais foram obrigados, pelas condições históricas, a se deslocarem para as cidades em busca de trabalho nas fábricas. Com a terra alienada, desenvolveu-se à era industrial e estabeleceram-se as bases do sistema econômico capitalista. Apesar de ser, também, uma formação econômico-social capitalista, o Brasil, nunca assistiu em sua materialidade os processos e formas históricas anteriores, pois, desde seu processo

de colonização o país, colônia ou não, esteve imerso na lógica capitalista de produção (FURTADO, 2020).

A formação econômico-social capitalista, ainda, é baseada em uma economia de mercado, com forte participação e atuação do Estado, onde a oferta e a demanda “determinam” os preços e a alocação de recursos. Em suma a formação econômico-social capitalista é impulsionada pela busca incessante de lucro e pela acumulação de capital, que aliena e explora os trabalhadores no processo produtivo (MARX, 2019).

Todavia, enquanto formas históricas, o modo de produção escravista, o feudal e o capitalismo, representam estágios distintos na evolução das sociedades humanas, cada um com suas próprias características econômicas e sociais. Em particular, o capitalismo, é a forma predominante na era moderna e contemporânea, moldando as estruturas sociais e econômicas em todo o mundo, bem como no Brasil, gerando em seu desenvolvimento inúmeras questões sociais, dentre elas, a alienação humana (MARX, 2010). É a quarta data e na bibliografia só tem uma referência!

Marx (2010) problematizou a alienação humana colocando em perspectiva a condição na qual os trabalhadores, inseridos na sociedade capitalista, experimentaram um processo de separação do processo e atividade que os humanizam, ou seja, o trabalho. Essa desconexão, distanciamento, ou alienação, se manifestam em de quatro aspectos essenciais da existência humana: a alienação do trabalho, a alienação do outro, a alienação do próprio ser e a alienação da natureza.

Pode ser dito, que na sociedade capitalista, os trabalhadores são alienados de seu próprio trabalho. Isso decorre, pois, nas relações de produção capitalistas, os trabalhadores deixaram de ter o controle de seu processo de produção, nem mesmo sobre o que é produzido ou como é produzido o fruto de seu trabalho. Ao invés da formação humana, o trabalho é transformado em mera mercadoria, que, ao fim do mês, darão aos trabalhadores um salário que o permita se (re)produzir.

Além disso, o trabalhador não recebe como salário todas as horas por ele trabalhadas, assim, parte do valor por ele produzido é apropriado pelo dono dos meios de produção no processo produtivo, configurando, assim, a mais-valia. Soma-se a isso, o produto final do trabalho, criado pelos trabalhadores, é vendido e controlado pelos donos dos meios de produção, de forma que os trabalhadores, na lógica do capital,

deixam de ter conexão com o que produzem, causando, assim, o estranhamento e falta de realização no que é desenvolvido pelo trabalho (MARX, 2010).

Neste contexto de alienação do trabalho, Marx (2010) argumenta que as relações humanas passam a ser distorcidas no capitalismo. A alienação do trabalho humano, faz com que os sujeitos deixem de se reconhecer enquanto seres humanizados, e, conseqüentemente, não reconheçam a humanidade do outro ser. Assim, o egoísmo e a busca individual de interesses, se sobrepõem à cooperação e ao senso de comunidade. Todo esse processo criou ao longo do processo histórico uma sociedade na qual as pessoas estão alienadas umas das outras e de sua própria humanidade (MARX, 2010).

A última manifestação da alienação, se dá com o processo de separação da natureza. Nesse interim, a sociedade capitalista passou a compreender, explorar e degradar, a natureza como meio de busca por lucro. Esse processo se dá, na materialização na qual os sujeitos passam a ver-se como seres vivos apartados da natureza, como exteriores a ela, e não como parte da natureza que deve zelar por ela, uma vez que, a ela inseridos, a constituem. Esses processos criaram uma separação entre as pessoas e a natureza, resultando em conseqüências negativas para o equilíbrio ecológico e para a qualidade de vida humana a longo prazo (MARX, 2010).

Neste sentido, para Marx (2010), a alienação humana é um fenômeno multifacetado, que ocorre na sociedade capitalista, como conseqüência da existência da propriedade privada dos meios de produção e da busca pela acumulação. A forma histórica capitalista, assim, frequentemente vai cercear os sujeitos do seu trabalho, como é o caso da cidade - que é fruto do trabalho humano - de várias maneiras, criando barreiras e desafios para o acesso igualitário ao espaço urbano e às diferentes oportunidades que ele oferece. Todavia, algumas concepções teóricas surgem como respostas a esse processo, caso do direito à cidade (HARVEY, 2014).

Por direito à cidade, se compreende não ser apenas o direito de acessar a cidade física com suas infraestruturas e serviços, como os equipamentos de saúde, educação, assistência social, saneamento básico, transporte e alimentação. Mas, também, a necessidade de os trabalhadores participarem ativamente da construção e das decisões acerca da cidade que constroem e vivem. Desta maneira, o direito à cidade

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

defende a democratização do acesso a oportunidades, serviços, habitação adequada, transporte e o direito de moldar o ambiente urbano de acordo conforme os mais profundos desejos coletivos, sendo, assim, uma forma contra-hegemônica à capitalista (HARVEY, 2014; SOUZA FILHO; VEIGA, 2023).

Harvey (2014) argumenta que, sendo fruto do trabalho humano, a cidade deve ser vista como um espaço de encontro, diversidade e interação, não apenas como um local de consumo e de serventia para especulação imobiliária. Todavia, no capitalismo, agentes atuam sobre as cidades produzindo distintas problemáticas urbanas, como gentrificação, a desigualdade espacial, a privatização do espaço público e a expansão descontrolada, que em conjunto têm o potencial de alienar os trabalhadores de sua cidade.

A gentrificação, é um processo que ocorre em áreas urbanas, envolvendo a substituição de comunidades de trabalhadores por novos empreendimentos voltados para a pequeno-burguesia e burguesia. Neste processo, ocorre a expulsão dos trabalhadores residentes de longa data de certas áreas da cidade, muitas vezes alienando-os de seus bairros e comunidades. A sociedade capitalista, assim, acentua no espaço urbanizado as desigualdades econômicas e sociais, e isso se manifesta pela distribuição desigual dos equipamentos e serviços urbanos que acaba por dificultar a vida dos trabalhadores no acesso a habitação de qualidade, serviços, empregos, minando, assim, seu direito à cidade (HARVEY, 2014; SOUZA FILHO; VEIGA, 2023).

Na cidade capitalista, o espaço público passa a ser encarado como uma mercadoria com potencial de ser comercializado, visando o lucro. Assim, praças, parques e áreas comuns, sobretudo no neoliberalismo, passaram a ser frequentemente privatizados ou transformados em espaços voltados para o consumo, limitando o acesso democrático destes lugares na cidade. Além disso, o desenvolvimento urbano, pela lógica do capital, trouxe a sociedade urbana o aumento de infraestrutura, serviços urbanos e estruturas de forma desigual, gerando problemas falta de mobilidade e a degradação construído (HARVEY, 2014).

Esse conjunto de fatores prejudica a qualidade de vida e aliena o conjunto da sociedade do direito à cidade, uma vez que a cidade é fruto do trabalho humano coletivo. Com isso em vista, o direito à cidade, conforme Harvey (2014), representa

uma visão inclusiva e democrática das áreas urbanas, onde todos têm acesso ao meio urbano por eles construídos e onde a cidade é um espaço de encontro e troca entre os sujeitos.

Entretanto, como visto, na forma histórica capitalista ocorre alienação desse direito, pois, apropriada pelos detentores do capital a cidade é encarada como uma mercadoria voltada para o lucro e capitalização da renda da terra. Desta forma, a forma histórica capitalista promoveu/promove desigualdades, expulsões e uma abordagem comercializada da terra urbana. Com isso em vista, para efetivamente garantir o direito à cidade para todos, é necessário repensar as estruturas e práticas em prol da justiça social, de um planejamento urbano inclusivo e da participação pública, e, sobretudo, da superação da propriedade privada individual que são as causas da alienação humana (HARVEY, 2014; SOUZA FILHO; VEIGA, 2023).

Porém, todo esse conjunto de ações requerem um esforço coletivo, uma vez que essas relações alienantes são desenvolvidas em diferentes contextos, por distintos sujeitos e agentes, como no caso do próprio Estado burguês que criou as variáveis jurídico-políticas que legitimou esse processo no meio social graças as instituições e institucionalidades criadas. Desta maneira, a seção abaixo problematiza a atuação do Estado nacional brasileiro, focado nas ações da esfera federal, no setor de habitação. Destaca-se que habitação, na forma histórica capitalista se torna mercadoria, e uma propriedade privada individual e a seção a seguir busca problematizar o histórico das políticas públicas habitacionais no Brasil e o caso uruguaio.

### **AS DIFERENTES FORMAS HISTÓRICAS NO SETOR DE HABITAÇÃO: AS POLÍTICAS HABITACIONAIS BRASILEIRAS, DESENVOLVIDAS PELA ESFERA FEDERAL, E O CASO URUGUAIO**

No Brasil, considerando as políticas desenvolvidas no século XX e XXI, a intervenção governamental da esfera federal ocorreu com diferentes ações e programas. Foram realizadas políticas, desde a criação de órgão responsáveis pelas políticas habitacionais à criação de fundos de investimento para captar recursos financeiros necessários. Assim, o foco desta seção será o debate das políticas habitações

brasileiras, trazendo para discussões a experiência internacional do Uruguai, focando em quatro políticas habitacionais desenvolvidas pelo governo federal, são elas: Institutos de Aposentadoria e Previdência (IAP's); Fundação Casa Popular (FCP); o Banco Nacional de Habitação (BNH); e o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

A centralização dos recursos nos Institutos de Aposentadoria e Previdência (IAP's) – que antes era divididos por categorias de trabalhadores em suas empresas – da poupança dos trabalhadores, foi o primeiro conjunto ações do governo federal para promover a produção de moradia em larga escala no Brasil. Cabe destacar, que até 1930, poucas ações foram feitas pelo governo federal nesse setor, com apenas ações isoladas que foram desenvolvidas na então capital brasileira, o Rio de Janeiro (BONDUKI, 2017).

Centralizados por Vargas, na década de 1930, os IAP's atuaram no financiamento de habitações para os trabalhadores urbanos. Todavia, buscando a ampliação, e valorização, do volume de capitais concentrados nos Institutos, adotaram-se medidas como planos de financiamento à diversos setores da sociedade, fazendo, assim, os IAP's atuarem na oferta e demanda por habitação em nível nacional. Neste contexto, de 1930 à 1964, os IAP's foram responsáveis por financiar mais de 120 mil habitações para a classe trabalhadora, além do financiamento de outros projetos residenciais para segmentos pequeno-burgueses (BONDUKI, 2017).

A Fundação da Casa Popular (FCP), criada em 1946 – após a retirada de Getúlio Vargas do poder – teve o intuito de promover a centralização dos recursos dos IAP's, e ser um órgão responsável pela execução de uma política habitacional. Porém, desde o anúncio de sua criação o órgão sofreu inúmeros reveses e resistências por parte da classe trabalhadora e da burguesia. A resistência mais efetiva, porém, foi promovida, em especial, pelo setor privado da construção civil e dos trabalhadores titulares dos IAP's que viam o órgão como entrave a seus interesses.

O setor privado do mercado habitacional era contra a criação do órgão, pois, obrigariam a competir com uma autarquia pública de capacidade construtiva superior. Desta forma, visando frear uma queda em suas taxas de lucro, o mercado imobiliário, não apoiou a criação da FCP. Neste contexto, a FCP foi desidratada antes mesmo de

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

ser criada, com a centralização dos recursos, fazendo com que a FCP não conseguisse levantar recursos financeiros para ser uma companhia de habitação com grande atuação e que promovesse as ações inicialmente idealizadas pela proposta (AZEVEDO; ANDRADE, 1982).

Atuando com sua necessidade de disponibilidade e dotação orçamentária, a atuação da FCP foi restrita a um pequeno número de empreendimentos. Ao fim da instituição, suas ações produziram e entregaram 17 mil habitações, das quais pouco mais de 40% se localizavam em Brasília, já que o órgão foi muito importante para construção da então nova capital brasileira, e muito utilizado no processo de financiamento dos novos imóveis (AZEVEDO; ANDRADE, 1982).

Por fim, em 1967 foi criado, na Ditadura Militar, o Banco Nacional da Habitação (BNH). Apresentado enquanto uma instituição financeira, o BNH tinha centralizado em si os fundos de recursos dos IAP's e, também, se financiava pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que consistia em um fundo dotado pela tributação de 1% que incidia sobre a Folha de Pagamento dos trabalhadores. Com amplos poderes de atuação, e com dotação de recursos centralizadas junto do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), o BNH atuou na oferta de financiamento dos empreendimentos e na demanda financiando a moradia aos mutuários (AZEVEDO; ANDRADE, 1982).

As ações do BNH podem ser consideradas como as maiores produções de moradia promovida pela esfera federal já vista até então, foram construídas mais de 1 milhão de novas moradias. Todavia, o BNH teve seu fim, em 1986, sendo um banco portador de um alto déficit financeiro e contábil, e com um alto nível de inadimplentes de boa parte dos mutuários, que podem ser justificadas pela engenharia financeira custosa para os beneficiários do programa (AZEVEDO; ANDRADE, 1982).

Já no século XXI, foi criado o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), formalizado pela Lei Complementar Federal nº 11.977/2009, que tinha como intuito fazer com que a União Federal atuasse diretamente na relação de oferta e demanda por moradias no país. O PMCMV, institucionalizou o financiamento dos empreendimentos via bancos públicos como Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil (BB) e a Caixa Econômica Federal, que

foram desenvolvidos pelas grandes empreiteiras de construção civil nacional, atuando, assim, lado da oferta de moradia (BRASIL, 2009).

O PMCMV atuou, porém, tanto na oferta, quanto na demanda de novas moradias. Para tal, o programa financiou a aquisição dos imóveis, utilizando-se dos Fundo de Assentamento Residencial (FAR), do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS), e de Ofertas Públicas providas pelos recursos oriundos diretamente do Orçamento Geral da União (OGU) (BRASIL, 2009).

Comparado com os outros programas, o Programa Minha Casa Minha Vida, é o mais recente e surge depois de um limbo de políticas públicas habitacionais pós-1986. Além disso, o programa promove moradias para segmentos antes não contemplados.

Famílias com rendas de até três salários mínimos, assim, tiveram a oportunidade de acesso a moradia como nunca fora visto antes na história do país. Além de promover habitação pela lógica da propriedade privada individual, deixando de agrupar ao redor de uma política pública múltiplas formas de se pensar a habitação e o acesso à moradia, o programa acabou por financiar moradias em grandes distâncias dos centros e núcleos urbanos, causando, assim, graves problemas de mobilidade em certas cidades (MARICATO, 2017).

Mas o que é comum entre estes programas e conjunto de ações visando promover a democratização da habitação? Pode ser colocado, que estes programas tiveram em comum o papel de colocar em circulação, pela produção do espaço e de habitações, o excedente de capital que, se improdutivo, poderiam causar grandes crises e, assim, gerar problemas aos regimes políticos e econômicos da época. Neste sentido, pode se afirmar que historicamente os programas de habitação no Brasil, desenvolvidos pelo governo federal, tinham a moradia enquanto um subproduto e não como à sua causa e razão de ser (BONDUKI, 2017; MARICATO, 2017).

Do ponto de vista político, todos os programas trouxeram dividendos para os seus governantes. Getúlio Vargas (1930-1945), foi beneficiado politicamente das ações dos IAP's uma vez que o público alvo das ações dos IAP's eram, em grande parte, a classe que compunha seu maior eleitorado, os trabalhadores formais. Dutra (1946-1951) beneficiou a classe média, visando legitimar seu governo que iniciou

enfraquecido por ser uma ruptura do então status quo popular de Vargas, e teve a FCP como um grande aliado nesse processo de legitimação. A Ditadura Civil-Militar brasileira (1964-1985), utilizou-se da produção de habitação em sentido duplo, uma vez que ela se constituía em política contra cíclica a concentração de excedentes de capitais que aumentou o dinamismo econômico da época e promoveu o desenvolvimento do setor industrial da construção civil no país.

Outro ponto a ser considerado, é que estes programas promoveram o acesso a moradia, porém, somente pela lógica da propriedade privada e da habitação como mercadoria. Como resultado, os programas habitacionais brasileiros não colocaram fim do déficit de moradia no país, pelo contrário, segundo a Fundação João Pinheiro, em 2019, o país assistiu o maior nível de déficit habitacional de sua história, desde o início das mensurações com mais de 9 milhões de pessoas sem moradia. Assim, torna-se pertinente questionar: como pode ser pensada a habitação? Como ela pode ser promovida por meio de políticas públicas? Poderia ela ser promovida em outra lógica que a da propriedade privada?

Na década de 1960 o Uruguai vivenciava um verdadeiro estado de calamidade pública, no qual grandes contingentes populacionais se dirigiram as médias e grandes cidades em busca de trabalho e oportunidade, mas por vezes ficavam somente no desalento e sem local adequado de moradia. Com isso em vista, em 1968, o Parlamento uruguaio promulgou o Plan Nacional de Viviendas, a chamada Ley de Vivienda, a Lei nº 18795 (DUMONT, 2019; VALADARES, 2018).

O Estado não seria o provedor da moradia, sua função seria proporcionar meios justos de acesso para toda a população. A ideia é que as cooperativas habitacionais uruguaias sejam formadas a partir da convergência de interesses daqueles que precisam de moradia, articulados de modo que se façam ser ouvidos e que tenham suas demandas satisfeitas. A cooperativa deve ter o caráter de organização popular, com suas iniciativas geridas e administradas democraticamente, seja por sua base social ou pelo órgão diretivo (SILVA, 2009; URUGUAY, 1968).

Pela Ley de Vivienda existem dois tipos de cooperativas, unidades Cooperativas de Vivienda e Cooperativas Matrices de Vivienda. A diferença entre as mesmas é que as Cooperativas de Vivenda teriam uma ação restrita ao local, já as

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

Cooperativas Matrices de Vivienda poderiam se associar com outras cooperativas em nível nacional e até mesmo internacional. Aliás, pelo arcabouço jurídico da lei de 1968, ambas as modalidades poderiam se associar às organizações cooperadas nacionais e internacionais, formando parcerias e federações (URUGUAY, 1968).

Sobre a modalidade de propriedade da habitação, a lei 18795 estabelece duas possibilidades: usuário; e proprietário. Os elementos da propriedade se constituem do seguinte modo: *ius utendi* é o direito de usar; *ius fruendi* é o direito em auferir os produtos advindos da propriedade; e, por fim, o *ius abutendi* que é o direito de dispor da propriedade. Em síntese do direito da propriedade inserido pode ser descrito como o direito de usare dispor dentro da função social e dos limites normativos que regem a habitação (URUGUAI, 1968).

A partir dos elementos constitutivos da propriedade se formam as teorias da propriedade: da ocupação; da lei; da especificação; da natureza humana; e da dignidade. A lei possibilita que os sócios cooperados tenham o direito de uso e gozo e classifica-os como usuários; quem dispõe da propriedade, conforme sua vontade, classifica-se como proprietário. Como sócios, os usuários da habitação dispõe da posse, mas a propriedade é da Unidade Cooperativa ou da Cooperativa Matrice.

As cooperativas devem buscar a organização democrática, a autogestão, o trabalho comunitário e a poupança própria. A participação da comunidade autogestora na produção social da moradia proporciona uma contribuição para gerar cidade e cidadãos. O que tem sido proposto pela política habitacional no Uruguai é o processo contínuo no enfrentamento da demanda de moradia. Constitui um ordenamento normativo que regulamenta as propostas de habitação não atreladas a uma resposta de mercado ou crise econômica.

Verifica-se, portanto, que no caso uruguaio o trato no processo produtivo e do regime de propriedade das habitações de interesse social são diferentes daqueles praticados no Brasil. Na realidade brasileira, não se desenvolveu até então regime jurídico de propriedade em suas políticas públicas de habitação. No caso uruguaio, as famílias não têm, a depender da organização, a propriedade individual de suas unidades habitacionais, mas, em vez disso, compartilham a propriedade coletiva de todo o empreendimento. A cooperativa é administrada pelos próprios membros, que

tomam decisões importantes em conjunto, incluindo questões financeiras, manutenção e melhorias no empreendimento (DUMONT, 2019; VALADARES, 2018).

Esse modelo promoveu um senso de comunidade e cooperação entre os moradores, incentivando a participação e o envolvimento nas decisões e atividades coletivas (DUMONT, 2019; VALADARES, 2018). E poderia promover a negação da negação da humanidade, que é negar aquilo que aliena e promove a desumanização das pessoas, a propriedade privada?!(.)

Cumprir destacar que a propriedade cooperativa coletiva na política de habitação do Uruguai pode variar em sua forma e escala, dependendo das características específicas de cada projeto e cooperativa. Essa abordagem é uma alternativa ao modelo tradicional de propriedade individual em cooperativas de habitação, visando oferecer uma forma de acesso à moradia mais coletiva e participativa para as famílias envolvidas, mas existem modalidades de propriedade coletiva presentes em diferentes formações econômico-sociais como o caso do Termo Territorial Coletivo (TTC). Assim, poderia ele ser uma alternativa prática as políticas habitacionais brasileiras que insistem em promover o método tradicional da sociedade moderna de construção e regime jurídico de propriedade privada?!

### **A PROPRIEDADE COOPERATIVA COLETIVA E O TERMO TERRITORIAL COLETIVO: ALTERNATIVAS PARA UMA POLÍTICA URBANA E HABITACIONAL CONTRA-HEGEMÔNICA**

A propriedade privada individual tem sido uma característica marcante das sociedades capitalistas ao longo da história dos séculos recentes. No entanto, essa forma histórica de propriedade apresenta limitações, particularmente, quando se trata de questões como a falta de habitação e das desigualdades sociais geradas no acesso e na permanência nas cidades. Assim, nesta seção do artigo, o objetivo é debater a propriedade cooperativa coletiva como uma forma histórica superior à propriedade privada individual, problematizando-a partir de programas de habitação de interesse social, no qual para tal é trazido a forma de propriedade jurídica desenvolvida por meio dos Termos Territoriais Coletivos (TTC's).

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

A propriedade privada individual, central para o sistema capitalista, traz consigo desafios e limitações. Considerando a permanência na cidade, a lógica capitalista promove uma escassez de moradias. A lógica da propriedade privada individual, tem como consequência a especulação imobiliária, que levou os preços das habitações se tornarem inacessíveis para a classe trabalhadora. A terra mercadoria, torna-se meio pelo qual os proprietários fundiários buscam capitalizar as rendas fundiárias, ou seja, se apropriar do trabalho social coletivo. Esse processo, gera uma crise habitacional global com milhões de pessoas enfrentando dificuldades para encontrar moradias acessíveis e adequadas (ENGELS, 2015).

As desigualdades no acesso e da permanência na cidade, assim, decorre da propriedade privada individual, que é causadora da desigualdades profundas no acesso às cidades, pois, para acessá-lá é preciso, antes de tudo, de certas quantias de renda que são estabelecidas pela lógica e interesse do mercado. Aqueles que têm maiores rendas tem a oportunidade de viver em áreas urbanas dotadas de serviços e infraestruturas, com acesso escolas, serviços de saúde e empregos, sem contar que podem comprar e controlar imóveis que outras pessoas iram morar e viver. Esses processos criam uma divisão entre aqueles que podem participar plenamente da vida urbana e aqueles que são marginalizados (ENGELS, 2015; HARVEY, 2014).

Consierando o colocado nesta seção, e já problematizado no artigo, a propriedade cooperativa coletiva pode ser colocada como uma alternativa à propriedade privada individual. A propriedade cooperativa coletiva é um modelo de propriedade e gestão de bens ou terras que pertencem a um grupo ou comunidade ao invés vez de indivíduos privados. Nesse modelo de propriedade, a propriedade é detida e gerenciada coletivamente por um conjunto de pessoas que trabalham em conjunto para tomar decisões sobre o uso e a administração dos ativos em questão, semelhante ao caso analisado do Uruguai (VALADARES, 2018).

A propriedade cooperativa coletiva é fundamentada em princípios de democratização, participação dos membros cooperados e compartilhamento de benefícios e responsabilidades. Ela busca promover uma abordagem mais igualitária para a gestão de recursos e bens, evitando a concentração de propriedade e poder nas mãos de poucos indivíduos ou entidades. Esse modelo de propriedade tem sido usado

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

como uma alternativa a propriedade privada individual e individualismo, pois, a cooperação enfatiza a colaboração, a solidariedade e a busca de objetivos comuns, muitas vezes com o objetivo de promover uma sociedade mais justa e equitativa (DUMONT, 2019; VALADARES, 2018).

Com isso em vista, pode ser colocado que a propriedade cooperativa coletiva pode promover uma distribuição mais equitativa dos benefícios urbanos, como parece ser o caso uruguaio. As decisões sobre a gestão das propriedades são tomadas de forma democrática pelos membros, o que significa que todos têm voz e voto nas questões que afetam suas comunidades.

A formação de cooperativas de trabalhadores que visem gerir determinadas questões podem promover um senso de comunidade e solidariedade entre os membros. Esse processo auxilia a combater a alienação e o isolamento social associados ao individualismo da propriedade privada. Assim, a propriedade cooperativa coletiva pode ser uma forma histórica promotora do desenvolvimento urbano sustentável, na qual compartilhar recursos e tomar decisões colaborativas promova uma utilização mais eficiente dos espaços urbanos e dos elementos da natureza.

Apesar de ser uma forma histórica, existem vários modelos de propriedade cooperativa coletiva, e elas podem abranger uma ampla variedade de ativos, incluindo: Cooperativas de Trabalhadores; Cooperativas de Habitação; e Territórios Coletivos (TTC's). Nas cooperativas de trabalhadores, independente? do meio à propriedade é cooperativa, assim, os trabalhadores detêm e gerenciam coletivamente a empresa ou a organização em que trabalham. Eles tomam em conjunto as decisões importantes sobre a produção, distribuição de lucros e questões administrativas, sendo referência no Brasil as cooperativas de trabalhadores do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST).

As cooperativas de habitação, por sua vez, envolvem um grupo de trabalhadores organizados coletivamente que vão deter e administram edifícios ou unidades habitacionais. Os membros da cooperativa geralmente contribuem financeiramente e têm controle sobre a manutenção, as melhorias e a gestão dos

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

espaços habitacionais, como apresentado acima na análise do caso uruguaio (VALADARES, 2019).

Por fim, os Termos Territoriais Coletivos são organizações sociais de trabalhadores sem fins lucrativos que detêm a terra, enquanto as melhorias ou edifícios são propriedade de indivíduos ou grupos. Isso permite que a terra permaneça sob controle da comunidade, mantendo a acessibilidade da habitação e promovendo o desenvolvimento comunitário. Os TTC's são uma forma histórica de propriedade e gestão de terras frequentemente associadas aos povos indígenas e comunidades tradicionais. Os TTC's buscam preservar a terra e a natureza de maneira coletiva, protegendo os modos de vida tradicionais e promovendo a sustentabilidade ambiental (AVELAR, 2022a; 2022b; RIBEIRO; LITSEK, 2020).

Os TTC's têm suas raízes nas lutas de comunidades indígenas e tradicionais em todo o mundo pelo reconhecimento de seus direitos à terra. Esse conceito ganhou destaque no contexto dos movimentos indígenas e de povos tradicionais que buscavam proteger seus territórios contra a exploração de recursos naturais, o desmatamento, a poluição e a degradação ambiental (AVELAR, 2022a; 2022b; RIBEIRO; LITSEK, 2020).

Outra raiz dos TTC's está na luta por habitação acessível e no movimento pelos direitos civis nos Estados Unidos. O conceito de TCC foi desenvolvido no final dos anos 1960 e início dos anos 1970 como uma resposta à segregação racial e à falta de habitação acessível em muitas cidades americanas. O primeiro TCC foi estabelecido em Albany, Geórgia, em 1969, liderado por ativistas dos direitos civis (AVELAR, 2022a).

A ideia central era adquirir terrenos urbanos e mantê-los controlados pela comunidade. As propriedades permanecessem acessíveis a longo prazo, o primeiro TTC que recebeu o nome de New Communities, Inc (NCI): "uma organização sem fins lucrativos para manter a terra em posse perpétua para o uso permanente de comunidades rurais de baixa renda. O modelo TCC rapidamente ganhou reconhecimento e se espalhou para outras áreas dos Estados Unidos (AVELAR, 2022a; 2022b; RIBEIRO; LITSEK, 2020).

Atualmente, existem centenas de TCC's em todo o país, atendendo a diversas necessidades de habitação acessível, preservação de espaços verdes urbanos e

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

desenvolvimento comunitário. A aplicação dos TTC's nos Estados Unidos inspirou a adoção do modelo em outros países, incluindo o Reino Unido, Canadá, Austrália e em várias nações europeias. Pode ser colocado, que os Territórios Territoriais Coletivos, ou Community Land Trusts inglês, surgiram em resposta a desafios específicos relacionados à terra, à habitação e à justiça social (AVELAR, 2022a).

Essa forma de propriedade cooperativa coletiva representa esforços para reivindicar a propriedade e o controle comunitários sobre recursos naturais e habitação, com o objetivo de promover a sustentabilidade, a igualdade e o desenvolvimento comunitário. O modelo continua a evoluir e a influenciar práticas de gestão de terras e habitação em todo o mundo.

Assim, pode ser colocado que os Territórios Territoriais Coletivos (TTC) e a propriedade cooperativa coletiva são formas históricas alternativas à propriedade capitalista individual, por razões que estão relacionadas aos princípios subjacentes desses modelos e aos resultados que eles buscam alcançar que são respostas as limitações da propriedade privada individual. Além disso, os Territórios Territoriais Coletivos (TTC) podem ser considerados contra-hegemônicos, à luz da teoria da hegemonia de Gramsci (2013), pois, desafiam a hegemonia da propriedade privada individual e buscam estabelecer modelos de propriedade e gestão da terra que são mais inclusivos, democráticos e socialmente justos (AVELAR, 2022a).

A propriedade privada individual, central no sistema capitalista, ajuda a perpetuar desigualdades e concentração de poder. Os TTC's, desafiam essa hegemonia ao propor uma forma alternativa de propriedade baseadas na coletividade e na gestão democrática. O TTC se materializa como resposta aos questionamentos a ideia de que a propriedade privada individual é a única forma legítima de possuir e controlar a terra.

Além disso os Termos enfatizam o controle comunitário e a autogestão dos recursos e da terra. Isso está em contraste com a lógica capitalista, onde a propriedade privada individual leva ao controle e à exploração por parte de proprietários ou corporações distantes. Ao dar poder às comunidades locais para tomar decisões sobre o uso da terra, o Termo desafia a concentração de poder associada à propriedade privada. Assim, o TCC tem um foco explícito na promoção da justiça social e da

### III - A propriedade cooperativa coletiva como forma histórica alternativa à propriedade privada

---

inclusão, buscando por meio dele fornecer habitação acessível, proteger áreas urbanas e preservar territórios tradicionais. Indo de encontro à tendência do capitalismo de priorizar o lucro individual sobre o bem-estar comunitário (AVELAR, 2022a; 2022b; RIBEIRO; LITSEK, 2020).

Mesmo que surjam operando dentro do sistema existente, o TTC tem o potencial de ser agente de transformação social. Ao demonstrar ser uma alternativa bem-sucedida à propriedade privada individual, eles podem inspirar mudanças mais amplas nas atitudes e nas políticas em relação à terra e à habitação. Em suma, os termos territoriais coletivos representam formas de resistência e desafio à hegemonia da propriedade privada individual, ao promover uma forma histórica de propriedade e gestão coletivos, democráticos e socialmente justos.

Desta maneira, a propriedade cooperativa coletiva surge como uma alternativa promissora e viável à propriedade privada individual, abordando muitos dos desafios urbanos e desigualdades associadas ao sistema atual. À medida que a escassez de habitação acessível e as desigualdades no acesso e permanência nas cidades se tornam questões cada vez mais prementes, as formas cooperativas de propriedade oferecem um caminho rumo a uma sociedade mais justa, inclusiva e sustentável. Está repetitivo demais ... o que tem neste parágrafo já foi dito!

Ainda que a propriedade da terra seja um ponto nevrálgico dos problemas relacionados à garantia do direito à habitação, é preciso evidenciar que o TTC não confrontam a propriedade privada individual de forma a extingui-la no curto prazo, bem como as relações formais e sociais que advêm dela. Ainda que as regras de cada associação de moradores sejam estipuladas pela própria comunidade, de alguma forma a relação da propriedade coletiva da terra, bem como a propriedade individual das unidades edificadas estarão dentro do sistema formal social, caso hoje capitalista (AVELAR, 2022a).

Assim, quando formatado como alternativa a propriedade privada individual, o TTC também está sujeito às limitações oriundas do Estado burguês enquanto operador de políticas públicas. Todavia, os aspectos que caracterizam os potenciais dos TTC's, estão dentro dessas estruturas tão fundamentais para o sistema mundo moderno, que de algumas maneiras ele subverte. A ideia da propriedade coletiva da

terra é estranha ao capital, mas se faz como uma forma histórica superior, uma vez que responde aos limites históricos da propriedade individual.

Neste sentido, para que essa alternativa seja materialmente realizada, são necessárias lutas políticas visando o desenvolvimento de políticas públicas e apoio institucional para incentivar e viabilizar a criação e a manutenção destas propriedades cooperativas coletivas. A transição para um modelo mais cooperativo também requer uma mudança cultural em relação à propriedade e ao uso dos recursos urbanos, priorizando o bem-estar coletivo sobre o lucro individual, o que, necessariamente, pressupõe um processo revolucionário, onde a classe detentora do capital perca seu hegemonismo na gerência do processo político.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A análise crítica da propriedade privada individual e seu papel insuficiente na solução das demandas habitacionais atuais da classe trabalhadora, revela a necessidade de considerar formas alternativas de propriedade. Neste contexto, a propriedade cooperativa e os termos territoriais coletivos emergem como possíveis soluções para atender às necessidades da classe trabalhadora em relação à habitação. O que este trabalho apresenta como considerações finais é que o surgimento de novas formas históricas de propriedade alternativas à propriedade privada podem representar um avanço significativo em relação aos limites postos pelo capitalismo.

As discussões sobre a propriedade cooperativa e os termos territoriais coletivos como alternativas à propriedade privada individual destacam a importância de repensar as estruturas sociais e econômicas atuais. Além disso, destacam, também, a relevância de considerar novos modelos de propriedade que possam promover a democratização da habitação e atender às necessidades da classe trabalhadora.

Pode ser colocado que este artigo, não apenas oferece uma crítica ao modelo atual, mas também apresenta possíveis direções futuras para a evolução das relações de propriedade em consonância com as demandas da sociedade contemporânea. Nesse sentido, esta proposta ressalta a importância de se repensar e reavaliar constantemente as estruturas existentes, a fim de buscar soluções mais inclusivas para

os problemas sociais, especialmente no que diz respeito ao direito à moradia e à propriedade.

Ao desafiar a noção tradicional de propriedade individual e promover a propriedade coletiva, o termo territorial coletivo pode alterar radicalmente as dinâmicas de poder e controle sobre a terra. Isso pode resultar em uma redistribuição mais equitativa dos recursos e na redução das disparidades socioeconômicas, potencialmente promovendo uma sociedade mais justa e igualitária.

## REFERÊNCIAS

AVELAR, Clarissa Saporì. O Termo Territorial Coletivo: limites e possibilidades de aplicação no Distrito Federal. Dissertação de Mestrado. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. 178 p. Brasília, 2022a.

AVELAR, Clarissa Saporì. O Termo Territorial Coletivo No Brasil Sob A Ótica Do Planejamento Territorial Contra-Hegemônico. **Anais do XI Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico**. Salvador, 2022b.

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luís Aureliano Gama de. **Habitação e poder: da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional Habitação**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 1982.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Análise social, 2017.

BRASIL. Lei nº11.977/2009. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas. **Diário Oficial da União**: seção 2, Brasília, D.F, 8 jul. 2009.

DUMONT, Tiago Vieira Rodrigues. Brasil e Uruguai: duas experiências de modernização e de habitação de interesse social na América Latina no início do século XXI. **Revista Segregación Socio-Espacial En Las Ciudades Latinoamericanas**, Buenos Aires, v.12, n. 2 p. 95-125. 2019

ENGELS, Friedrich. **Sobre a questão da moradia**. tradução Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2020.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do Cárcere, Caderno 3**; de Luiz Sérgio Henriques e Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2014.

MARX, Karl. **Formações Econômicas Pré-Capitalistas**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2019.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo, Boitempo Editorial, 2010.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo; LITSEK, Felipe Cruz Akos. Novos olhares sobre a Lei 13.465/17: Potencialidades no fortalecimento das comunidades através dos Termos Territoriais Coletivos. **InSURgência: revista de direitos e movimentos sociais**, v. 6, n. 2, 2020.

SOUZA FILHO, O. F.; VEIGA, L. A. O Direito à Cidade Como Construção Contra-Hegemônica Ao Neoliberalismo: reconstruindo espaços e tempos para perspectivas disruptivas. **Revista Geographia Opportuno Tempore**, v. 9, p. 1-20, 2023.

URUGUAI. Lei n° 13. 728. Establece el plan nacional de vivienda. **Diario Oficial en Línea**, 1968.

VALADARES, Raquel Gomes. Breve análise da participação de cooperativas nas políticas públicas habitacionais no Brasil e no Uruguai. **Revista Eletrônica Direito e Sociedade-Redes**, v. 6, n. 2, p. 187-202, 2018.

## **CAPÍTULO IV**

### **A FERROVIA, A COLONIZAÇÃO E O CULTIVO DO CAFÉ COMO PROMOTORES DA CONSOLIDAÇÃO URBANA NO NORTE DO PARANÁ**

Arthur Faiotto Carneiro  
Leonardo Cassimiro Barbosa

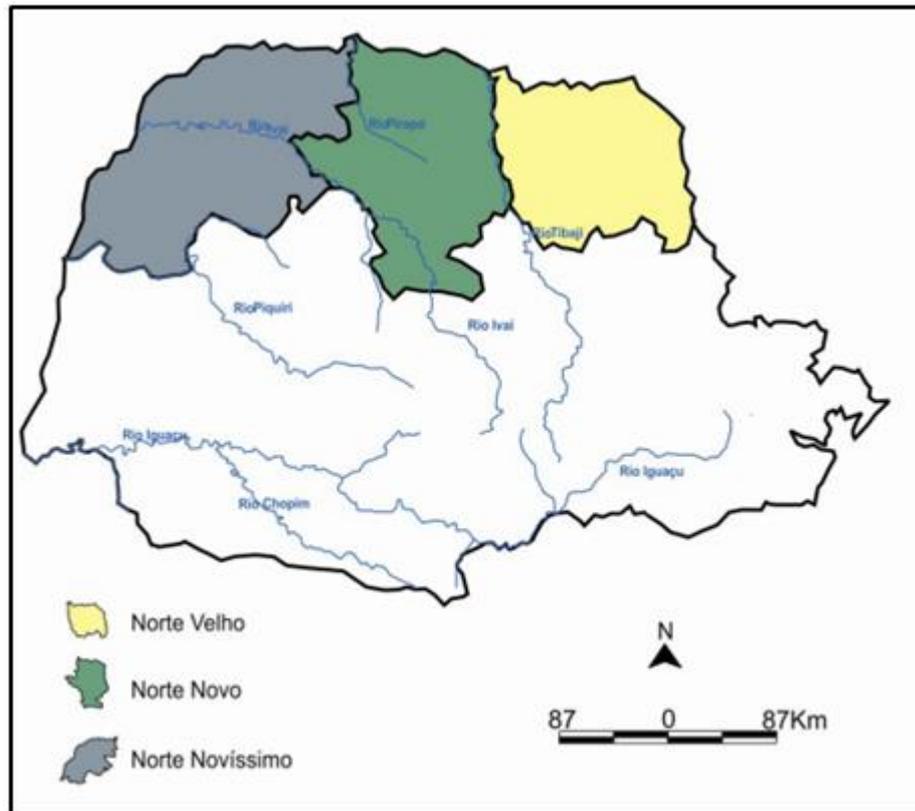
#### **INTRODUÇÃO**

O Norte do Paraná abrange uma extensão territorial aproximada de 100 mil km<sup>2</sup>. Durante o período de colonização, essa área foi subdividida em três distintas regiões denominadas Norte Velho, Norte Novo e Norte Novíssimo (conforme visualizado na Figura 01). A região do Norte Velho viu seu processo de colonização liderado por migrantes provenientes de São Paulo e Minas Gerais no início do século XX, culminando na fundação de cidades como Jacarezinho, Cambará, Santo Antônio da Platina, Ribeirão Claro, Andirá Bandeirantes e Cornélio Procópio. Por outro lado, o Norte Novo compreende algumas das localidades mais proeminentes do estado do Paraná, tais como Londrina, Maringá, Apucarana, Arapongas e Paranavaí, além de outros municípios como Nova Esperança, Jaguapitã e Porecatu. Quanto à área conhecida como Norte Novíssimo, merecem destaque as cidades mais influentes instituídas pela Companhia colonizadora, como Cianorte, Umuarama, Cruzeiro do Oeste, Xambrê, Terra Boa, entre outras (CMNP, 1975).

Sendo assim, este trabalho justifica-se pela busca em descrever o processo de formação da rede urbana, na região Norte do Paraná, a partir da ótica de três fatores que impulsionaram esse processo: a colonização privada, o cultivo do café e a chegada da ferrovia, entre 1920 e 1960, com o objetivo de compreender e analisar as conexões entre esses três fatores no processo de ocupação da região. Ao longo da pesquisa, foi observada a interdependência desses aspectos, desempenhando um papel fundamental na promoção do desenvolvimento.

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

**Figura 01** - Mapa da subdivisão do Norte do Paraná



Fonte: Perekouskei; Angelis (2011).

Assim, busca-se investigar como estes pontos se inter-relacionam e contribuem para formação e consolidação da rede urbana, pois estes processos foram, antes de tudo, responsáveis pela criação de núcleos urbanos. Desta forma, este artigo tem como objetivo descrever a relação da colonização realizada pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP/CMNP), com o processo crescente de cafeicultura e a chegada da ferrovia.

Tradando-se da metodologia, o estudo é de natureza teórica, no qual a abordagem utilizada é a revisão bibliográfica, conduzida através de pesquisas em bases de dados como *Google Scholar*, *Web of Science* e portal de trabalhos científicos da Universidade de São Paulo - USP, utilizando palavras-chave como: 'Norte do Paraná, Colonização Paranaense, Cafeicultura no Norte do Paraná, Companhia de Terras Norte do Paraná, Ferrovia Norte do Paraná' e nomes dos autores renomados relacionados ao tema como: Barbosa (2016), Rego e Meneguetti (2006; 2008). A coleta de informações, por sua vez, seguiu um processo rigoroso para garantir a qualidade das fontes analisadas.

## IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

Como síntese conclusiva, observou-se que a ferrovia, a colonização privada e o cultivo de café estão intrinsecamente ligados no processo de ocupação do Norte do Paraná. Esses elementos não apenas contribuíram para o desenvolvimento urbano, mas também trouxeram modernização e prosperidade à região. A Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) desempenhou um papel significativo na transformação econômica e agrícola da região. No entanto, é importante destacar que a colonização não foi livre de conflitos, resultando em ampla devastação da Mata Atlântica e na utilização da força contra indígenas e posseiros. A cultura do café emergiu como a força motriz por trás do progresso na região, impulsionando o crescimento econômico e a ferrovia desempenhou um papel essencial ao facilitar o transporte de pessoas e produtos, tornando a região atraente para assentamento e crescimento.

Para ilustrar este processo, o artigo está estruturado com a fundamentação teórica e a discussão dos resultados de forma integrada, composta pelos itens: 1) a colonização privada, 2) o escoamento da produção agrícola, e 3) a ferrovia. Posteriormente considerações finais e referências bibliográficas.

### **METODOLOGIA**

Para o desenvolvimento da pesquisa, visou-se utilizar o procedimento metodológico de revisão bibliográfica, contemplando o tema e seus desdobramentos ao longo do desenvolvimento.

Como citado por Gil (2002), a pesquisa bibliográfica oferece uma vantagem primordial ao pesquisador, possibilitando uma variedade muito mais extensa de fenômenos, com dados espalhados pelo espaço e tempo. Também se tratando de uma pesquisa histórica, o caminho a ser percorrido para conhecimentos das informações, passa pela revisão bibliográfica:

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente. Essa vantagem torna-se particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço. [...] A pesquisa bibliográfica também é indispensável nos estudos históricos. Em muitas situações, não há outra

## IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

maneira de conhecer os fatos passados se não com base em dados bibliográficos (GIL, 2002, p.03).

Assim, optou-se em realizar buscas em bancos de dados como *Google Scholar*, *Web of Science* e portal de trabalhos científicos da Universidade de São Paulo (USP). Utilizando palavras-chaves como: 'Norte do Paraná, Colonização Paranaense, Cafeicultura no Norte do Paraná, Companhia de Terras Norte do Paraná, Ferrovia Norte do Paraná'.

Também, a busca foi realizada, de forma objetiva, através de autores já conhecidos pelo tema, que trabalharam com discussões semelhantes em teses e artigos, como Barbosa (2016) e de Rego e Meneguetti (2006; 2008).

Artigos, teses, dissertações e livros, partiram desta coleta. Inicialmente os arquivos passaram por um processo de gestão, leituras foram realizadas, posteriormente os textos foram fichados, na sequência analisados de forma a absorver o que integraria as discussões da formulação deste trabalho, a interlocução dos processos de expansão cafeeira, implantação do ramal ferroviário e processo de colonização e sistematizados nos item que seguem.

### 1. A COLONIZAÇÃO PRIVADA

Após a Proclamação da República e a criação da Constituição de 1891, o Estado do Paraná assumiu a incumbência de coordenar e regulamentar a administração das terras devolutas. Isso teve como propósito facilitar a colonização e o povoamento do seu território. Para alcançar esse objetivo, adotou-se a estratégia de dividir o território em glebas, comercializando algumas delas para as empresas colonizadoras privadas, enquanto também desempenhava um papel direto em outras (VENA, 2007).

Para assegurar o êxito desse empreendimento, era fundamental promover amplamente essa região, buscando atrair compradores de todo o país e, dessa maneira, impulsionar uma colonização rápida. A fim de sustentar essa empreitada de maneira eficaz, os lotes de terra foram disponibilizados a preços consideravelmente acessíveis. Medidas foram tomadas para garantir o crescimento das cidades (VENA, 2007).

A subsidiária da empresa britânica *Brazil Plantation Syndicate Limited*, conhecida como Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), desempenhou um

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

importante papel na colonização e desenvolvimento urbano na região norte do estado do Paraná durante a primeira metade do século XX. Seu principal objetivo era a venda de grandes extensões de terra, principalmente para o cultivo de café. Entre as terras adquiridas pela empresa havia uma área, de mais de 546.078 alqueires paulistas, localizada na região da bacia do rio Paranapanema, entre os vales dos rios Tibagi e Ivaí. O solo altamente produtivo oferecia perspectivas para a plantação de café (REGO; MENEGUETTI, 2008).

A Companhia responsável pela colonização adotou a prática de doar terrenos urbanos para uso público e para outras instituições que escolhessem estabelecer-se na região. A rápida ocupação da região Norte do Paraná teve seu início por volta de 1926, quando a Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP (alguns anos depois essa mesma empresa se tornaria a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP) assumiu essa empreitada, sendo responsável por estabelecer várias cidades ao longo do território (VENA, 2007).

Barbosa (2016) sustenta que a CTNP, tinha como objetivo principal, promover a colonização e o desenvolvimento econômico da região Norte do estado do Paraná. A empresa desempenhou um papel fundamental na ocupação acelerada dessa região, atraindo migrantes de diferentes partes do país para colonizar e explorar as terras disponíveis.

Contudo, Barbosa (2016) diz ser fundamental destacar que o processo de colonização na região não transcorreu de maneira pacífica. Apesar de ter alcançado êxito do ponto de vista econômico, a colonização resultou na significativa destruição da extensa Mata Atlântica que originalmente cobria a área, bem como em ações violentas contra indígenas e posseiros. Vários estudos examinaram a ocupação do Norte paranaense de diferentes perspectivas.

As pesquisas de Tomazi (1997) e Mota (2005) desmistificaram a narrativa de um território desocupado, carente de população e de terras disponíveis, que justificou as atividades das empresas colonizadoras no início do século XX no Paraná. Esses autores demonstraram que a área já havia sido habitada por diversas comunidades indígenas, além de caboclos e posseiros, resultando em um processo de ocupação marcado por conflitos e impactos ambientais e sociais, embora essa história tenda a ser

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

romantizada como processo de ocupação territorial bem-sucedido, reforçando a narrativa das empresas.

A CTNP tinha uma abordagem empresarial para a colonização, vendendo lotes de terra a colonos interessados em se estabelecer na região. Além disso, a companhia, de maneira geral, não investia nas infraestruturas, apenas traçava os arruamentos e divisão de lotes (BARBOSA, 2016).

Quando implantava infraestruturas como águas, energia elétrica, ou outra benfeitoria, eram acordos para que a municipalidade não taxasse seus lotes, ou ações estratégicas de valorização de suas terras. Em geral, o descaso da companhia na implantação de infraestrutura, trouxe diversos transtornos para a população local nas primeiras décadas de funcionamento das cidades (BARBOSA, 2016).

Para alguns autores, o sucesso da CTNP na promoção da colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná é notável, pois contribuiu significativamente para transformar uma região até então pouco ocupada em um importante centro econômico e agrícola. Cidades como Londrina e Maringá, que tiveram sua fundação propostas, projetadas e implantadas pela CTNP/CMNP, cresceram e se desenvolveram a partir desses esforços colonizadores (BARBOSA, 2016).

O início dos investimentos da CTNP, começou com a compra da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná em junho de 1928. João Sampaio e Lord Lovat lideraram o plano de colonização que havia sido estabelecido em Londres. Um período de cinco anos transcorreu entre a primeira visita de Lovat ao Brasil em 1924 e a criação da primeira cidade (CMNP, 1975).

Esse intervalo foi necessário para adquirir as terras, elaborar o plano de colonização e estabelecer a primeira cidade. Em 21 de agosto, durante a primeira expedição, o engenheiro agrimensor russo, Alexandre Razgulaeff, marcou o ponto de partida das terras com um marco de madeira, iniciando assim a construção da primeira cidade, que recebeu o nome de Londrina, em homenagem a Londres, conforme sugerido por João Sampaio (CMNP, 1975).

Para alguns autores como Vena (2007), a Companhia não só possuía o foco na colonização da região, mas também, empenhava-se em garantir uma distribuição

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

apropriada das atividades econômicas através de uma eficiente rede de transporte, composta por ferrovias e rodovias.

A autora destaca que isso demonstrava o compromisso da empresa com o desenvolvimento regional. Desta forma, a Companhia de Terras Norte do Paraná teve um papel ativo na construção de 3.615 quilômetros de estradas. Tanto a ferrovia quanto as rodovias seguiam praticamente paralelas ao longo do principal espigão da região norte do Paraná, conectando diversos núcleos urbanos que surgiram rapidamente (VENA, 2007).

No entanto, além de sua estratégia de ocupação, que incluía a construção de estradas rodoviárias e ferroviárias, a CMNP também tinha outras diretrizes, como a formação de uma rede urbana e a organização do espaço interno das cidades (Figuras 2 e 3).

**Figura 2** - Posição geográfica das propriedades da CTNP/CMNP no estado do Paraná (verde escuro).



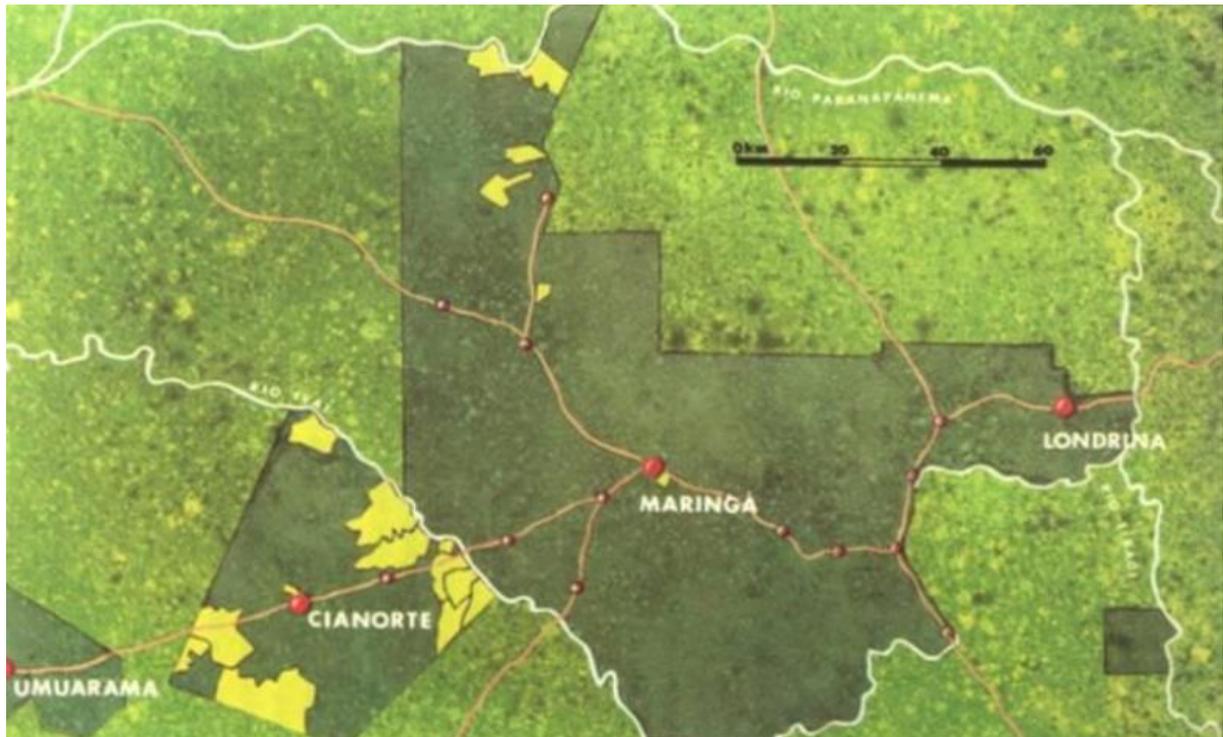
Fonte: CMNP, 1975, p. 108.

Dessa maneira, a Companhia planejou a criação de uma rede urbana que consistia na implantação de pequenos núcleos urbanos a aproximadamente 15 km de distância uns dos outros. Isso tinha como objetivo atender às necessidades básicas da população rural e das cidades de maior porte, que estavam a uma distância de cerca

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

de 100 km, onde serviços e produtos de menor demanda estavam disponíveis (VENA, 2007).

**Figura 3** - Particularidades da extensão de terra obtida pela CTNP/CMNP (representada em verde escuro), com ênfase nas regiões de suas propriedades, áreas de conservação e hortos florestais (indicadas em amarelo).



Fonte: CMNP, 1975, p. 109.

O plano abrangente de colonização da região Norte do Paraná, foi rigorosamente seguido e posto em prática. Ao longo dos quinze anos em que o capital britânico esteve envolvido na região, nove centros urbanos foram estabelecidos, e três estavam em processo de planejamento (CMNP, 1975).

O projeto da ferrovia chega até Arapongas no fim da gestão britânica, depois que a companhia passa para o controle de acionários brasileiros, os trilhos se estendem, chegando a Maringá em 1954. As principais e secundárias estradas foram construídas atravessando densas florestas, e a delimitação dos lotes rurais se estendeu até o núcleo original de Maringá, que era o epicentro da primeira área adquirida (CMNP, 1975).

## 2. ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA

A produção de café foi o fator que possibilitou o desenvolvimento financeiro da região Norte do estado. E para atrair uma rápida colonização, foi necessária uma intensa e ampla campanha de promoção da região em todo o país. Isso resultou em uma colonização ágil. Como já destacado no capítulo anterior, para garantir a sustentabilidade desse empreendimento, os lotes de terra foram vendidos a preços muito acessíveis (VENA, 2007).

Assim, até a década de 1960, a região Norte do Paraná experimentou um rápido processo de ocupação territorial que teve efeitos surpreendentes. Esse acontecimento foi moldado por uma série de elementos que ganharam destaque a partir dos anos 1920, e a expansão da produção de café, com a presença de vastas extensões de solos férteis conhecidas como “terras roxas” e a própria conjuntura econômica do país, especialmente após a crise de 1929, colaboraram para isso (VENA, 2007).

Com a comercialização de terras como um método de colonização e financiamento inovador, aproveitando a qualidade fértil do solo, a construção de ferrovias e estradas, tornou-se o fator conveniente para a instalação de uma infraestrutura perfeita para expandir a cultura do café, no Norte do Paraná. Isso se tornou particularmente relevante, uma vez que a produção de café estava em declínio em outras regiões do país na época (MULLER, 2012).

No entanto, a adoção da cafeicultura no Norte do Paraná resultou em uma nova forma de dependência em relação ao estado de São Paulo para o transporte da colheita. Como não havia uma conexão direta com o Porto de Paranaguá naquele momento, foi necessário utilizar o sistema ferroviário paulista, especificamente por meio da Companhia Sorocabana, que conectava a produção da região, a partir do município de Ourinhos, ao porto de Santos (MULLER, 2012).

Padis (1981) argumenta que a introdução do café no Paraná resultou na expansão da economia cafeeira de São Paulo e dos esforços promovidos pelo governo do Paraná. Essa perspectiva pode ser compreendida ao analisar a trajetória da economia cafeeira no Brasil, que começou no Vale do Paraíba e se expandiu através do

estado de São Paulo antes de naturalmente chegar à região Norte do Paraná, onde as condições climáticas e o solo eram favoráveis.

No entanto, é importante observar que essa ideia de expansão não se sustenta quando consideramos que, no momento em que a cultura cafeeira começou a se estabelecer no Paraná, ela já estava em um declínio relativo em São Paulo. Portanto, acredita-se que seja uma migração (PADIS,1981).

A produção de café gerou significativas externalidades econômicas, promovendo o crescimento de infraestrutura como ferrovias e rodovias, o estabelecimento de escolas, o desenvolvimento de agroindústrias e armazéns, além de impulsionar diversas atividades no setor de serviços. Isso abarcou áreas como serviços bancários, comércio, transporte, processamento de produtos agrícolas e outras, frequentemente concentrados nas áreas urbanas centrais (VENA, 2007).

Apesar da cultura do café ter sido a base do crescimento na região norte paranaense, o seu declínio nos anos 1970 deve-se a dois fatores. O primeiro deles foi a política estadual em incentivar a substituição do café por culturas como soja, trigo e milho, assim essa mudança visava modernizar a agricultura, introduzindo a mecanização para aumentar a produtividade de *commodities* mais rentáveis voltadas para a exportação (VENA, 2007).

O segundo fator prejudicial à produção de café foi a ocorrência frequente de geadas, que se repetiram da década de 1950 até a década de 1970. Apesar disso, a presença da ferrovia desempenhou um papel essencial no êxito do processo da expansão da economia cafeeira, uma vez que assegurou o transporte eficiente das safras de café e de outros produtos agrícolas (VENA, 2007).

### **3. A FERROVIA**

Após a CTNP adquirir as ações da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que já havia completado a ligação ferroviária entre Ourinhos e Cambará em 1928, os trabalhos de construção foram reiniciados imediatamente com o objetivo de estender os trilhos até Jataí, nas margens do rio Tibagi, o que foi alcançado em 1932. A partir desse ponto, a construção prosseguiu em etapas, incluindo as cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana, esta última alcançada no quilômetro 269

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

em 1943. Em 1954, os trilhos chegaram a Maringá, e em 1973, atingiram Cianorte (CMNP, 1975).

Müller (2012) descreve que o eixo que facilitava a expansão das vias de transporte, era o espigão que separava as bacias dos rios Ivaí e Paranapanema, com sua superfície larga e plana. Foi nesse ponto que as rotas da ferrovia foram planejadas, e também as áreas foram reservadas para as principais cidades da região.

Para Müller (2012) a partir desse ponto, estradas secundárias foram criadas, seguindo os contornos das colinas, e posteriormente se ramificaram em caminhos locais, ao mesmo tempo em que serviam de base para os núcleos urbanos menores. Através de uma hierarquia, toda a área colonizada estava planejada para ser integrada ao sistema de transporte ferroviário, garantindo que nenhuma propriedade estivesse a mais de 15 km de uma vila ou cidade.

Com já descrito no capítulo anterior, com a expansão do café, houve a necessidade de expandir os trilhos. Deste modo a construção da ferrovia se tornou um elemento crucial para o sucesso da colonização realizada pela CTNP, pois garantia o transporte eficiente da safra de café e de outros produtos (MULLER, 2012).

A organização da rede de cidades planejada pela empresa ocorreu com a ferrovia desempenhando um papel central como sua principal conexão. O trajeto estabelecido para a linha da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná seguiu as rotas naturais de relevo, ou seja, os caminhos das serras e cumes, resgatando assim a estrutura territorial mais antiga da ocupação humana na região (REGO; MENEGUETTI, 2008).

Da mesma forma, as estradas locais que levavam às zonas rurais também seguiram essa mesma orientação. O planejamento da rede de cidades interligadas por meio da ferrovia, garantia o transporte essencial tanto para a população quanto para a produção agrícola. A presença da linha ferroviária atravessando o território no ponto mais elevado das colinas representava um componente crucial na transformação da paisagem humana (REGO; MENEGUETTI, 2008).

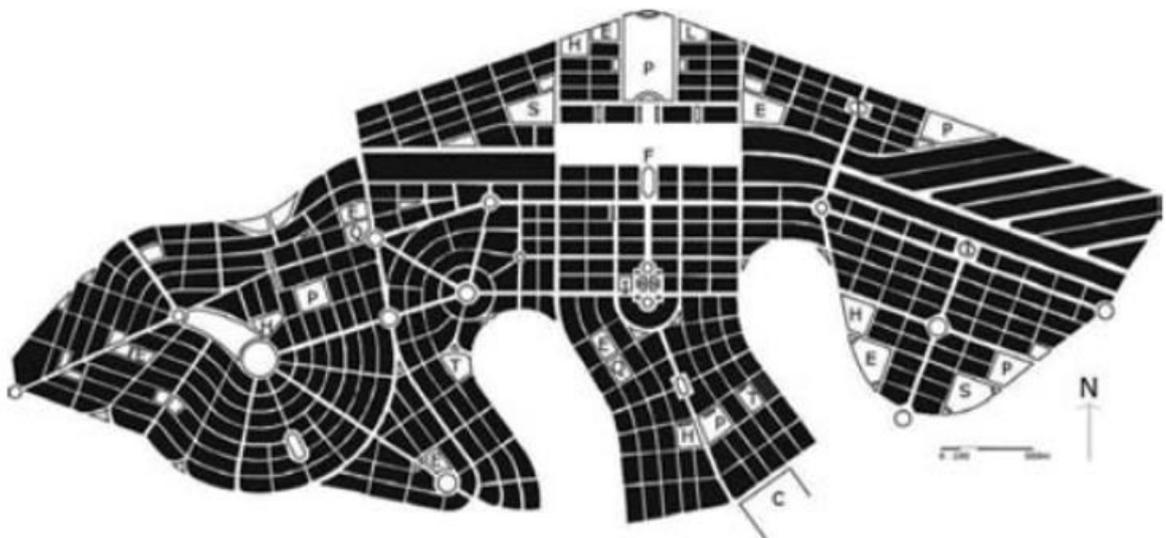
A via férrea e a estação ferroviária desempenharam papéis fundamentais na evolução do desenvolvimento dos projetos urbanos da companhia. A rede urbana interligada pela ferrovia tinha o objetivo quanto projeto de exercer uma interação entre

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

áreas urbanas e rurais, e a estrutura hierárquica das cidades conectadas, ajudando a equilibrar e resolver questões locais em níveis regionais, compreendendo áreas como infraestrutura, funcionalidade, aspectos sociais e até mesmo economia (REGO; MENEGUETTI, 2008).

Pode-se notar que na concepção de cidades como Maringá (Figura 4) e Cianorte, a presença da linha férrea é de destaque, contribuindo para o desempenho de um papel central na determinação da localização da cidade. Com a disposição das praças principais (como a da estação ferroviária e a praça central) em locais estratégicos, conectadas por uma grande avenida que forma um eixo monumental (REGO; MENEGUETTI, 2008).

**Figura 4 - Desenho Urbano de Maringá-PR**



Legenda: E= escola; H= hospital; Q= parque infantil; F= traçado da linha férrea/estação; L= asilo; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes; S= instituto profissional; T= internato.

Fonte: Rego; Meneguetti, 2008, p. 48.

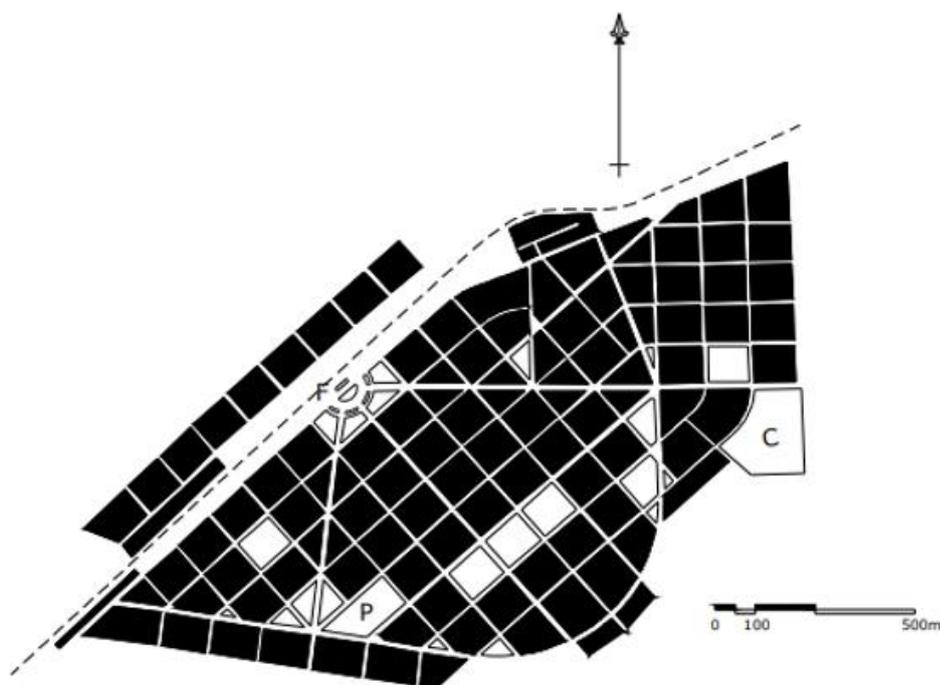
A demarcação da localidade da estação, na maioria das cidades, acontecia antes mesmo da fundação da cidade, o que demonstra o início da relação entre a estação ferroviária com a cidade. Rego e Meneguetti (2006) destacam que muitas cidades de médio porte e patrimônios, estabelecidos pela Companhia, obtiveram o seu traçado a partir da linha ferroviária.

Como exemplo, temos a cidade de Rolândia (Figura 05), que de modo particular, teve o seu planejamento urbano inicial caracterizado dentro dos limites de uma área delimitada pela linha férrea. O desenho da cidade é caracterizado por três

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

avenidas que se irradiam a partir da estação ferroviária e se estendem até alcançar a circunferência da área urbana.

**Figura 5** – Desenho Urbano de Rolândia-PR.



Legenda: F= traçado da linha férrea/ estação; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

Fonte: Rego; Meneguetti, 2006, p. 96.

Com o início da Segunda Guerra Mundial, a ferrovia foi vendida pelo Governo Federal, juntamente com a CTNP, a um consórcio de empresários originários de São Paulo e Minas Gerais, essa mudança ocorreu devido às precauções adotadas pelo governo brasileiro, que restringiu a permanência de capital estrangeiro em território nacional durante o período da guerra, já que a empresa que obtinha os direitos era britânica (VENA, 2007).

### RESULTADOS E DISCUSSÕES

Analisando os reflexos da chegada da estrada de ferro no Norte do Paraná, observa-se que houve motivação de vários fatores, que incluíram tanto necessidades econômicas quanto estratégias de desenvolvimento regional. Alguns dos principais motivos incluem:

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

Escoamento da produção agrícola, na qual a região do Norte do Paraná, com sua fertilidade e potencial agrícola, estava se tornando um centro de produção de produtos como café, grãos e outras culturas. A ferrovia permitiu, para os padrões da época, um meio eficiente de transportar esses produtos para os mercados consumidores em outras regiões do Brasil, facilitando o escoamento da produção;

Atração de colonos, através de empresas e autoridades governamentais, que viam a construção da ferrovia como um meio de atrair colonos para a região. A presença da ferrovia não apenas facilitou o transporte de pessoas e mercadorias para a área, mas também criou acessibilidade e infraestrutura, tornando a região mais atraente para pessoas em busca de oportunidades de assentamento e crescimento;

O desenvolvimento econômico que com a construção da ferrovia, pôde, enfim, impulsionar a modernidade da região. Além de transportar produtos agrícolas, a ferrovia também abriu caminhos para outras atividades comerciais e industriais, atraindo investimentos e promovendo o crescimento econômico;

I Integração regional, através da conexão da ferroviária, permitiu uma integração da região do Norte do Paraná com outras partes do estado e também com São Paulo, promovendo a troca comercial e cultural entre diferentes áreas. Isso também facilitou a conectividade regional.

#### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A pesquisa constatou, como principal aspecto levantado, que a ferrovia, a colonização privada e o cultivo do café, são três elementos que se entrelaçam e andam comumente, no processo de ocupação do norte paranaense. Além de possibilitar a estruturação da rede urbana, os aspectos citados trouxeram para a região modernidades e desenvolvimento financeiro até então não vistos.

Tratando-se do aspecto da colonização, iniciada pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), conclui-se que a empresa contribuiu consideravelmente para a transformação do Norte Paranaense, em um importante centro econômico e agrícola. Observou-se também que houve um planejamento com a criação de uma rede urbana que consistia na implantação de pequenos núcleos urbanos, distantes 15 km uns dos outros, com um amplo projeto de infraestrutura tanto ferroviária, quanto rodoviário.

#### IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

Contudo, conclui-se também que a colonização na região não se desenrolou de maneira pacífica. Embora tenha obtido sucesso do ponto de vista econômico, a colonização teve como consequência a considerável destruição da vasta Mata Atlântica que originalmente cobria a área, juntamente com a utilização de força violenta contra indígenas e posseiros.

Além disso, houve a disseminação da crença de que o território estava desabitado, carente de população e terras disponíveis, fato este justificado pela empresa colonizadora, contudo, os autores demonstraram que a região já estava ocupada por indígenas, caboclos e posseiros, resultando em um processo de ocupação marcado por conflitos e impactos ambientais e sociais.

Com relação a cultura do café, conclui-se que emergiu como a força motriz por trás do avanço da região Norte do Paraná. Uma economia pujante que cresceu, e com ela a modernidade e o desenvolvimento, através das ferrovias e rodovias, escolas, serviços bancários e comércios.

A expansão da produção de café aconteceu paralelamente à presença de vastas extensões de solo, isso acabou por atrair trabalhadores para a região. Havendo uma migração da cultura do café paulista, para o norte paranaense, justamente no período em que se tornava declinante em São Paulo. Assim, o cultivo adaptou-se com muita facilidade e se expandiu, até o seu declínio início dos anos 1960.

Houve um plano de colonização que estava em execução, uma economia baseada na produção do café, tornou-se necessário atrair população para a área e evacuar essa produção cafeeira através de um sistema, o ferroviário.

A ferrovia, uma das primeiras aquisições da companhia colonizadora, não apenas facilitou o transporte de pessoas e mercadorias como também permitiu acessibilidade e infraestrutura, tornando a região mais atraente para pessoas em busca de oportunidades de assentamento, crescimento e integração regional. Também observou que em muitas dessas cidades, os trilhos chegaram primeiro que a malha urbana.

## AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES), também por meio do incentivo e liberdade oferecida pelo Grupo de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo do Paraná. Por fim, nosso agradecimento ao professor/orientador, Leonardo Cassimiro Barbosa, pelas contribuições em agregar ao desenvolvimento deste trabalho.

## REFERÊNCIAS

- BARBOSA, Leonardo Cassimiro. **As redes técnicas sanitárias na estruturação do território: análise da cidade de Maringá-PR** entre 1947-1980. 2016. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.
- CMNP - Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná**. Publicação comemorativa dos 50 anos da CMNP. São Paulo, 1975.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.
- MOTA, Lúcio Tadeu. **História do Paraná: ocupação e relações interculturais**. Maringá: EDUEM, 2005.
- MULLER, Nice Lecocq. Contribuição ao estudo do norte do Paraná. **Geografia (Londrina)**, 10 (1), 89-119, 2012.
- PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo: Hucitec, 1981.
- PEREHOUSKEI, Nestor Alexandre; DE ANGELIS, Bruno Luiz Domingos; BRAVO, João Vitor Meza. Mandaguari no Contexto da Colonização do Norte do Paraná e a Importância das áreas verdes. **Revista Percorso-NEMO Maringá**, v. 3, n. 2, p. 99-124, 2011.

IV - A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná

---

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. **Acta Scientiarum, Technology**, v.28, n.1, 2006, p. 93-103 Universidade Estadual de Maringá, Maringá, Brasil.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. O território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana. **Paisagem Ambiente: ensaios**. São Paulo, n. 25, p. 37-54, 2008.

TOMAZI, Nelson Dacio. **'Norte do Paraná': história e fantasmogorias**. 1997. 337f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

VENA, Viviane de Souza. **A (des)construção da paisagem nos itinerários Maringá-Londrina: Ferrovia, BR 376 e BR 369**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá.

## **CAPÍTULO V**

### **ESTRUTURA FUNDIÁRIA E OS USOS DO TERRITÓRIO ALAGOANO: NOTAS A PARTIR DA ATIVIDADE INDUSTRIAL**

Clevisson José da Silva  
Dhiego Antonio de Medeiros

#### **CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

Herdadas do processo de formação histórica, as dificuldades econômicas sempre marcaram profundamente o território alagoano, as contas públicas complexas e a economia com base latifundiária, dominada pelas oligarquias da agroindústria canavieira impossibilitando um crescimento dinâmico para o estado.

No entanto, o início do século XXI traz mudanças marcadas por uma reestruturação produtiva decorrente da crise acentuada do tradicional setor agroindustrial canavieiro. Logo, a economia passa a conhecer consideráveis transformações, contudo ainda permanecem as clássicas atividades econômicas, mesmo que com diminuição em termos de participação na economia estadual. Novos ramos produtivos têm se apresentado com potencialidade de crescimento neste território, garantindo sua parte da organização do espaço. É o caso das iniciativas industriais locais, que com características singulares são frequentemente beneficiadas pela atual conjuntura econômica estadual a partir de uma maior atuação no mercado regional, mesmo na conjuntura de permanência da estrutura fundiária.

Objetiva-se no presente artigo tecer considerações acerca da formação do território alagoano a partir de seus processos de ocupação e do desenvolvimento das atividades produtivas, sobretudo da industrialização, no sentido de entender os problemas estruturais que permaneceram ao longo dos anos e persistem na atual organização do espaço.

## **METODOLOGIA E FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Os caminhos metodológicos da presente pesquisa guiam-se, sobretudo, por pesquisa bibliográfica, recorrendo a estudos clássicos e contemporâneos sobre as bases do Nordeste brasileiro e de maneira específica sobre o estado de Alagoas; e documental, com levantamento de documentos históricos, de dados e informações junto a órgãos oficiais públicos e privados.

Assim, considerando que uma “fundamentação teórico-metodológica” (GEORGE, 1972) consistente se faz essencial à pesquisa científica, eleger as categorias norteadoras da investigação se mostra como uma necessidade. Neste trilhar, as proposições teóricas desenvolvidas centram-se principalmente nas proposições teóricas de Santos (2014) sobre espaço geográfico; Santos (2012) e George (1972) sobre método geográfico; e Santos (1996), Santos e Silveira (2016) e Souza (2017) sobre território usado. Já ao que diz respeito a formação territorial e econômica de Alagoas, nos valem principalmente de Carvalho (2014, 2015), Lima (1965), Moraes (2012) e Medeiros (2013).

A realização de levantamentos bibliográficos foi essencial para o conhecimento da produção acadêmica e científica acerca do tem investigado. Concomitantemente, outras fontes complementares vêm sendo utilizadas no sentido de estabelecer uma contínua revisão bibliográfica perante a complexidade que a pesquisa tem, afora assegurar o rigor acadêmico. Vale aludir ainda que o estudo realizado não se limita a uma revisão da literatura a propósito do tema, pois muitas foram as buscas que alimentaram a pesquisa documental, se valendo também de levantamentos de dados e de publicações de órgãos oficiais, públicos e privados.

## **NOTAS GEOGRÁFICAS DO HISTÓRICO ECONÔMICO ALAGOANO**

A discussão da formação histórica permite a interpretação dos processos sociais que resultaram nas atuais condições do espaço alagoano, contribuindo decisivamente para o entendimento do processo de industrialização desenvolvido neste território. Para tanto, as bases econômicas passam a serem apreendidas a partir

das principais atividades produtivas, enquanto que as bases territoriais a partir das formas de ocupação que foram empreendidas.

A atividade extrativista do pau-brasil se constitui como a primeira forma de exploração do território alagoano, pois “na nova colônia a faixa de mata localizada no litoral de Pernambuco à Bahia era a mais rica em pau-brasil” (CARVALHO, ([1982] 2015, p. 13). No entanto, é a partir do cultivo da cana-de-açúcar<sup>1</sup> nas terras alagoanas que o processo de ocupação do território se inicia de maneira mais sistemática, ocupando de maneira intensa a área do litoral a partir da implantação de engenhos, que representaram por muito tempo a principal atividade produtiva.

O cultivo da cana-de-açúcar se constitui ao longo da história como uma monocultura de forte presença em Alagoas, representando a atividade produtiva de maior expressão econômica no estado e persistindo até os dias atuais. Verificando a importância dessa atividade para o estado, Diéguas Júnior. (1954, p. 20) esclarece que “tudo aí gira em torno da cultura da cana e do fabrico de açúcar”; e ainda Carvalho ([1982] 2015, p. 48) enfatiza que “o complexo canavieiro é um dos pilares da história alagoana por sua participação na formação do território, desde o período colonial, e por sua continuada influência nos destinos da sociedade e do Estado”.

Deste modo, “é através da economia açucareira que se expande a colonização do território alagoano” (DIÉGUES JÚNIOR, [1952] 2006, p. 49), contexto que surgem os engenhos<sup>2</sup> como atividades modestas de produção de açúcar, de mel e de rapadura, usufruindo-se para isso de processos produtivos pouco técnicos e localizando-se principalmente em proximidade aos rios, fator que facilitava o transporte da produção na época. Por isso, nas abordagens da economia alagoana a consideração desse gênero agrícola é essencial, se faz necessário trilhar um percurso histórico com início ainda no período colonial, com a exploração do Nordeste brasileiro a partir das plantações de cana.

---

1 Conforme apresenta Andrade (1981, p. 14), “Para implantar essa atividade agroindustrial tiveram os colonizadores de explorar a costa, desenvolver uma atividade extrativa de madeiras, sobretudo do pau-brasil, estabelecer a princípio feitorias e, posteriormente, vilas e cidades, desmatar grandes extensões e implantar engenhos de açúcar”.

2 Para Guimarães ([1964]1989, p. 64), “Essa unidade produtora - o engenho - foi a célula da sociedade colonial, tornando-se por muito tempo, a base econômica e social da vida brasileira. Era, como a sociedade que dele nascera, medularmente feudal”.

Nesse contexto, os engenhos do tipo banguê constituíram-se num elemento indispensável para o início das atividades industriais do açúcar e a formação da sociedade alagoana. Representaram instalações fabris muito rudimentares que com o progresso técnico na produção e a evolução dos meios de transportes foi substituído pelas usinas, estas sendo unidades produtivas com maiores implementações técnicas, o que não elimina o papel importante que os engenhos tiveram para a produção açucareira em Alagoas.

A indústria alagoana sempre esteve intimamente ligada ao setor canavieiro, representando a principal base da economia alagoana, representando tema de grande interesse no meio acadêmico e científico local e regional. Afinal, além de seu valor econômico, a monocultura da cana-de-açúcar também tem sua importância tanto na ocupação do território a partir da afirmação dos primeiros núcleos urbanos<sup>3</sup>, como também pela participação na formação da sociedade alagoana, alcançando grande sucesso nessas terras principalmente pelas condições naturais propícias ao seu desenvolvimento.

Além da cana-de-açúcar, outras atividades econômicas também ganharam importância ao longo da formação deste território, como é o caso da pecuária, que teve expressividade sobretudo por permitir a ocupação do interior do estado. De acordo com Carvalho ([1982] 2015, p. 12),

Nesse processo de ocupação, os lusitanos organizaram a economia da parte sul da Capitania de Pernambuco, com a distribuição das sesmarias, iniciativa que permitiu a instalação dos dois principais elementos produtivos desse período de estruturação da colônia: os primeiros engenhos de açúcar, todos localizados na faixa litorânea; e o rebanho bovino, formador das fazendas de gado que ocuparam o interior.

A ocupação do território alagoano ocorre pelo desenvolvimento de várias atividades produtivas, por um lado o cultivo da cana abastecia os engenhos no litoral, por outro os rebanhos de gado ocupavam o interior a partir das fazendas. De fato, “o povoamento de Alagoas foi determinado pelos engenhos de açúcar que, junto às fazendas de criação de gado, formaram uma sociedade profundamente

---

<sup>3</sup> De acordo com Carvalho ([1982] 2015), os três primeiros núcleos urbanos de Alagoas foram Porto Calvo, Alagoas do Sul (atual Marechal Deodoro) e Penedo.

hierarquizada” (CARVALHO [2001] 2009, p. 10). Além disso, outras atividades de menor proporção também participavam desse processo, como é o caso do fumo no interior<sup>4</sup> e da agricultura com a produção de produtos alimentares, principalmente de farinha de mandioca nas tradicionais casas de farinha.

Revestido de grande importância, o cultivo de algodão também passa a integrar as atividades econômicas da formação alagoana, sendo a única atividade que se desenvolve ao ponto de competir em importância com a cana-de-açúcar, representando a segunda principal atividade econômica e alcançando junto com a cana quase que a totalidade da economia produtiva alagoana<sup>5</sup>. Para Andrade ([1963] 2008, p. 143) desde “1750 até 1940 o algodão foi um dos principais produtos nordestinos e o único que enfrentou a cana-de-açúcar com algum êxito, na disputa às terras e aos braços”.

Vale salientar que, especialmente, a monocultura da cana instalou-se da faixa territorial do litoral às bordas do Agreste, enquanto que a cultura do algodão se instalou sobretudo na faixa territorial do interior do estado, sendo tal distribuição justificada principalmente pelas condições dos terrenos, que em cada caso são mais propícios a cada tipo de cultivo. O algodão permitiu inclusive a expansão da indústria têxtil em Alagoas, setor que passou por diferentes fases de desenvolvimento, tendo alcançado o número de treze fábricas no estado e chegando ao ápice entre 1930 e 1950. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Alagoas - FIEA (2018, p. 63):

Após um primeiro momento, vivido entre a última década do século XIX e as duas primeiras do século XX, a indústria têxtil alagoana chegou ao seu amadurecimento nos anos 1930, passando a apresentar uma configuração que a colocava como polo decisivo de alternativa econômica mais progressista.

Nos dizeres de Oliveira (1977, p. 46) “O ‘Nordeste’ agrário não-açucareiro começará a ser redefinido completamente pela entrada em cena de outro ator: o

---

<sup>4</sup> O fumo se desenvolveu nas terras alagoanas de maneira expressiva até a década de 1990, sendo cultivado na Região Fumageira de Alagoas, constituída pelos municípios de Arapiraca, Craíbas, Coité do Noia, Campo Grande, Feira Grande, Girau do Ponciano, Lagoa da Canoa, Limoeiro de Anadia, São Sebastião e Taquarana.

<sup>5</sup> Para Diégues Júnior ([1949] 2006, p. 118): “O fato é que a cultura do algodão se deu amplamente nas terras alagoanas. E saliente-se a coincidência do plantio de malvácea para fins mercantis se ter verificado em terras de um engenho de açúcar; algodão e açúcar dando-se a mãos no domínio quase absoluto que tem tido na economia alagoana”.

algodão”. Desta forma, as plantações de algodão foram para Alagoas, assim como para o Nordeste, uma das principais bases produtivas. No caso alagoano, conforme expõe Lima (1965, p. 242-243): “O algodão teve também nos primórdios de nossa colonização uma atividade acentuada, facilitando o povoamento do interior alagoano, com as plantações que ajudaram as fazendas de gado a se fixarem na zona sertaneja”.

Como bem observam Tenório e Lessa (2013, p. 9)

No estudo da formação econômica de Alagoas o algodão surge como um produto agrícola que também se estabeleceu na base do trabalho escravo da grande propriedade, voltada para o mercado externo, que teve uma situação diferenciada ao evoluir da monocultura para a pequena e a média propriedade e do consórcio com outras atividades, como a lavoura da cana de açúcar a pecuária.

Neste contexto, as atividades da criação de gado e os cultivos de cana-de-açúcar e de algodão foram as bases de maior relevo da formação econômica das Alagoas, representando também as atividades que foram permitindo a ocupação e a formação deste território<sup>6</sup> nas configurações conhecidas nos dias atuais.

Para o desenvolvimento dessas atividades, os meios de transporte desempenharam um papel de grande notoriedade. Como assinala Corrêa (1994, p. 97), “os meios de transporte tiveram um papel decisivo na vida urbana de Alagoas e na sua evolução”. Desta forma, a consideração dos transportes é indispensável ao entendimento das atividades econômicas nos lugares, não podendo ser diferente no caso da produção e escoamento do açúcar no Nordeste brasileiro, com participação essencial tanto no período dos engenhos, quanto no das usinas. Importa destacar que a morfologia do território alagoano foi muito importante para a implantação dos diferentes modais de transporte, sobretudo os três de maior notoriedade: rios, ferrovias e rodovias.

No período inicial da colonização, além do uso de carros de boi e cavalos, os rios representaram a principal base de transporte, fator que justifica a localização dos engenhos e das primeiras aglomerações em suas proximidades. Andrade ([1959] 2010) destaca que no período inicial de instalação dos engenhos – na época dos engenhos de banguê – os rios representaram o principal meio de transporte, tanto para a locomoção

---

<sup>6</sup> De acordo com Carvalho ([1982] 2015, p. 22), “Em 1706, concluída a expulsão dos indígenas, com a pecuária espalhada pelo agreste e sertão e a cana de açúcar dominante em trechos da zona da mata, terminava o processo de ocupação territorial.”

de pessoas, como para o escoamento da produção açucareira. Nesse sentido, também assevera Diégues Júnior ([1949] 2006, p. 113):

Cortado o território alagoano por um vasto sistema hidrográfico, é natural que a água dos rios seja meio de transporte mais fácil ao escoamento da produção. Se assim foi ainda no século XIX em grande escala, diferente não deveria ser nos séculos anteriores, quando os meios de transporte eram mais deficientes.

Vale notar que os rios também estiveram ligados a outras atividades essenciais à manutenção do bom funcionamento dos engenhos, fornecendo água para realização de outras atividades da fazenda, como o trato dos animais e atendimento às necessidades das famílias. Destaca-se ainda que na organização dos engenhos o transporte era dividido em dois seguimentos, ora era realizado pela água, usufruindo-se dos rios e utilizando-se de barcas e canoas, e ora por terra, realizado a partir da força animal. Exemplo disso é a ampla utilização de carros de boi para transporte da cana, do açúcar e de pessoas, e o uso de cavalos como meio de transporte para os senhores de engenho conforme esclarece Diégues Júnior ([1949] 2006).

O advento da estrada de ferro em Alagoas<sup>7</sup> mudou radicalmente as relações de transporte nesse território, modificando as relações de escoamento de produção e a configuração urbana, possibilitando o surgimento de novas relações econômicas, o crescimento das principais cidades e a inserção de outras na rede urbana alagoana e nordestina. Inclusive, de acordo com Lima (1965, p. 334) “historicamente, as estradas, que, em Alagoas, iniciaram um estímulo para as indústrias modernas, foram as ferrovias; sendo mais atuantes a partir de 1900, quando surgiram em maior número as usinas e fábricas de tecidos”.

A estrada de ferro foi mudando as condições urbanas dos locais por onde passava, influenciando a vida comercial do estado no sentido que possibilitou o aumento da circulação de mercadorias e de pessoas em suas proximidades. Para Corrêa (1994, p. 109):

A vida urbana de Alagoas neste período de predominância do transporte ferroviário se desenvolve, impulsionada pelas relações mais fáceis devidas a este novo meio de transporte. Num prazo relativamente curto, de fins do século passado até a segunda guerra mundial, a rede urbana alagoana sofreu

---

<sup>7</sup> “Tem-se o ano de 1864 como marco inicial da história ferroviária nas Alagoas” (TENÓRIO, [1979] 1996, p. 95).

verdadeira revolução, devido à construção e ao estacionamento da ferrovia em diversos centros urbanos.

As “fitas de aço”<sup>8</sup> não apenas impactaram nas questões econômicas e na organização da rede urbana das Alagoas, também influenciaram diretamente o modo de vida das pessoas, possibilitando inclusive novos hábitos na vida social dos alagoanos. Tal interferência é capitada por Tenório ([1979] 1996, p. 106) da seguinte maneira:

A província sofreria as influências que o trem levou para as demais regiões onde apareceu: facilitaria o conhecimento da corte e do mundo, a discussão de temas políticos, sociais, científicos e culturais. A leitura de jornais passaria a ser um hábito obrigatório nas viagens. Maceió aumentará os seus serviços públicos, suas diversões, atraindo a gente do interior, os fazendeiros. Os homens de negócio passarão a viajar com mais frequência às cidades servidas pelos trens e aos locais vizinhos. As revistas ilustradas completarão uma cultura orientada pelas ideias progressistas. Surgirá um tipo de crônica falada pelos passageiros, pelo pessoal dos trens e pela alegria irreverente de alguns elementos jocosos, que levariam para a ponta dos trilhos, o sal de suas anedotas.

É notório que o desenvolvimento técnico proporcionou mudanças expressivas nos meios de transporte, tornando-os mais rápidos e dinâmicos., situação que interferiu diretamente nas questões produtivas e urbanas do território alagoano. Inicialmente, como verificado os rios foram de grande importância para a instalação e permanência da atividade canavieira a partir dos engenhos tradicionais. Já a partir da chegada das estradas de ferro houve uma verdadeira transformação na vida urbana possibilitando maior rapidez ao escoamento da produção e fortalecendo o desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar e do algodão.

Posteriormente, são as rodovias que passam a dominar as relações dos transportes em Alagoas, alterando as relações da rede urbana, redefinindo a hierarquia das cidades e desenvolvendo as atividades produtivas de maneira mais expressiva. As rodovias atingem um alto patamar de importância e se firmam com o principal meio de transporte no estado, situação que acontece também a nível nacional e que permanece até os dias de hoje estimulada sobretudo pela indústria automobilística. Sobre este modal Corrêa (1994, p. 109) esclarece que

---

<sup>8</sup> Expressão utilizada por Tenório ([1979] 1996, p. 99) para referir-se as estradas de ferro em Alagoas.

A vida urbana em Alagoas, após a segunda guerra mundial, passaria a ser afetada por um novo meio de transporte, o rodoviário, meio este que acarretou profundas alterações, reforçando a posição hierárquica de alguns centros, reduzindo a de outros. Se, de um lado, facilitou a ampliação das relações urbanas, de outro, permitiu o entrosamento melhor da rede alagoana à nordestina comandada por Recife, reforçou as ligações da rede regional com Salvador e estabeleceu contactos diretos com os grandes centros do Sudeste, Rio de Janeiro e São Paulo.

Com a diminuição dos transportes pelos rios e a desorganização da rede ferroviária, o transporte rodoviário ganhou força em Alagoas, modificando as relações entre os centros urbanos e, inclusive, criando aquilo que Corrêa (1994, p. 109) entende como “cidades nós rodoviários”, referindo-se às cidades de maior importância na rede urbana e que interliga os principais centros urbanos em termos regionais. Este modal mudou a organização dos transportes no estado e passou a deter a maior influência nas questões produtivas do território, além de possibilitar maiores relações com as grandes cidades nordestinas e brasileiras.

Portanto, não aleatoriamente as atividades produtivas que marcaram a história econômica de Alagoas são as mesmas que proporcionaram o desenvolvimento do processo de industrialização<sup>9</sup>. A indústria em Alagoas é originária na atividade agroindustrial canavieira, a qual se atribui importância de primeiro grau, inicialmente com a produção de açúcar nos engenhos e posteriormente também com a produção de álcool nas usinas modernas.

Em segundo grau de importância tem-se a atividade agroindustrial algodoeira, que permitiu a construção da indústria têxtil no estado. Ainda com um grau de menor importância tem-se as atividades de menor proporção, como a produção de aguardente nas destilarias e nos alambiques, a produção de farinha de mandioca e de outros produtos alimentares, além da atividade fumageira no agreste do estado. A propósito, como já enfatiza Lima (1965, p. 179):

Quanto ao desenvolvimento do Estado, concebemos ter sido a sua evolução industrial, começa, praticamente desde a instalação dos engenhos de açúcar e sua posterior substituição pelas usinas, este surto incrementou-se, ainda mais

---

<sup>9</sup> De acordo com Andrade (1993, p. 22), “O processo de industrialização do Nordeste iniciou-se na segunda metade do século XIX. Ele estava ligado à agricultura da cana-de-açúcar e do algodão, desenvolvendo a implantação de usinas de açúcar e de fábricas de fiação e tecelagem [...]”

com o aperfeiçoamento de nossa indústria têxtil e a instalação de fábricas de produtos alimentares, além de outras menores.

Deste modo, o processo de desenvolvimento das bases econômicas de Alagoas é ancorado em atividades monocultoras que resultaram em uma forte concentração fundiária e de capital. Possibilitando uma grande concentração de riquezas, que segundo Carvalho ([1982] 2015) impediu o desenvolvimento do mercado interno, pois as relações sociais e políticas concebidas ao longo dos séculos travaram Alagoas.

Abordando a questão canavieira no Nordeste, Andrade ([1959] 2010, p. 130) enfatiza que “a concentração fundiária chegou a tal ponto que as usinas dispõem de terras em quantidades muito superior a sua capacidade industrial, possuindo assim amplas áreas completamente inaproveitadas”. Também Guimarães ([1964] 1989, p. 69), verifica a presença das grandes propriedades no caso da pecuária, destacando que “entre os fazendeiros de gado, desde os primeiros tempos, predominavam os proprietários de extensões intermináveis de terras, que eles mesmos não podiam controlar”. Desta forma, fica claro que os latifúndios representam uma marca histórica no impedimento de crescimentos dinâmicos para o Nordeste e para Alagoas.

Essa organização econômica baseada no latifúndio proporcionou uma maior afirmação das oligarquias, constituída por famílias tradicionais na estrutura do poder das Alagoas e que possibilitou sem maiores dificuldades o desenvolvimento das atividades econômicas por elas comandadas. Esse controle é facilmente possível em Alagoas, pois conforme expõe Tenório ([1997] 2009, p. 109),

Na verdade, a estrutura de poder, os mesmos grupos, as mesmas famílias continuam a ter domínio das decisões governamentais e o acesso privilegiado aos eventuais detentores de poder, e a ser consultadas e atendidas nas questões fundamentais. O patriciado rural, sobretudo o ligado ao açúcar, detém o controle do processo político.

Em consonância, ao discutir o latifúndio brasileiro, Guimarães ([1964] 1989) considera que a persistência de um sistema agrário baseado na grande propriedade latifundiária é a justificativa pelo atraso econômico do país. Esclarecendo ainda que “apesar dos rudes golpes sofridos ao longo de sua existência de quatro séculos, o sistema latifundiário brasileiro chegou aos nossos dias com suficientes poderes para manter firmemente em suas mãos o controle de nossa economia agrária” (GUIMARÃES, [1964] 1989, p. 177).

Conforme enfatiza Oliveira (1977) a cana-de-açúcar foi para o Nordeste a base que possibilitou a formação das burguesias que controlam a economia, “este é um truísmo sobre o qual não pode haver nenhuma divergência de fundo” (OLIVEIRA, 1977, p. 59). No caso específico de Alagoas, conforme aborda Carvalho ([1982] 2015, p. 49) “a estrutura de propriedade da terra, com o conseqüente sistema de poder, criada nos três primeiros séculos de colonização, marcou para sempre o modelo econômico e social de Alagoas”.

Neste contexto,

O sistema imposto por uma minoria – as classes dominantes – sobre uma maioria dominada elabora uma série de padrões sociais que corresponde aos seus interesses e aspirações, e se utiliza dos aparelhos do Estado para fazer a atividade de repressão e legitimidade dos ideais elaborados. (ANDRADE, 1984, p. 31).

Confirmando que o latifúndio continua hegemônico em Alagoas, os dados dos censos agropecuários realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) demonstram que a estrutura fundiária do estado permanece ao longo dos anos com grande concentração de terras em poucas propriedades.

Conforme apresenta o Tabela 1, a série história segue um comportamento de permanência das bases fundiárias. Os estabelecimentos com menos de 100 hectares são muitos em quantidade, mas ocupam pouca área do espaço alagoano, enquanto os estabelecimentos com mais de 100 hectares – e aí encontram-se os classificados como grandes propriedades – são poucos em quantidade, mas ocupam a maioria da área alagoana.

Para se ter ainda maior clareza dessa concentração de terras, os dados do censo agropecuário de 2006 apresentam que aproximadamente 65% das terras alagoanas estavam em propriedades com mais de 100 hectares, sendo aproximadamente 27% da área total do estado pertencente a propriedades com mais de 1000 hectares. Contra isso, aproximadamente 35% das terras alagoanas pertenciam a estabelecimentos com menos de 100 hectares.

**Tabela 1 – Alagoas: estrutura fundiária (1975-2006)**

Classe de área (ha)	1975		1985		1995		2006	
	Nº Estabel	Area (ha)						
Menos de 10	90.514	247.175	117.068	270.333	92.736	220.023	95.791	226.342
De 10 a menos de 100	21.246	609.516	21.649	632.979	18.625	545.369	18.774	526.562
<b>Total menos de 100</b>	<b>111.760</b>	<b>856.691</b>	<b>138.717</b>	<b>903.312</b>	<b>111.361</b>	<b>765.392</b>	<b>114.564</b>	<b>752.904</b>
100 a menos de 1000	3.565	961.677	3.829	1.063.007	3.487	963.371	3.027	789.183
1000 e mais	250	466.055	225	397.445	190	413.689	200	570.487
<b>Total mais de 100</b>	<b>3.815</b>	<b>1.427.732</b>	<b>4.054</b>	<b>1.460.452</b>	<b>3.677</b>	<b>1.377.069</b>	<b>3.227</b>	<b>1.359.670</b>
<b>Total</b>	<b>115.575</b>	<b>2.284.423</b>	<b>142.771</b>	<b>2.363.764</b>	<b>115.038</b>	<b>2.142.461</b>	<b>117.791</b>	<b>2.112.574</b>

Fonte: IBGE – Censos Agropecuários. Elaboração dos autores.

Com isso em tela, conforme apresentado pela FIEA (2018), a trajetória da indústria em Alagoas se desenvolveu em diferentes cenários, iniciando ainda em 1850. Nessa direção, inicialmente a indústria de Alagoas se caracterizou a partir de um povoamento estimulado pela presença dos engenhos de açúcar e das fazendas de criação de gado, caracterizando-se como uma economia de bases agrárias. Posteriormente, a partir de novas condições técnicas ligadas às atividades produtivas, foram fortalecidas as atividades dos engenhos e o desenvolvimento do cultivo de algodão, seguido da expansão da indústria têxtil. “Na realidade, os engenhos de açúcar, a indústria têxtil e a agroindústria açucareira/alcooleira, deram início ao processo de industrialização do estado de Alagoas” (FIEA, 2009).

As informações da FIEA (2018) demonstram que as décadas de 1940 e 1950 foram marcadas pelo tímido surgimento de outros setores de atividade industrial, com a presença de uma postura participativa por parte do governo do estado. No entanto, nas décadas de 1980 e 1990 os avanços foram interrompidos, marcando um período de crise decorrente também de fatores externos à economia estadual, tanto fatores nacionais como internacionais. Conforme Medeiros (2013, p. 67-68), a situação econômica complica com a crise, “que atingiu o estado na década de 1980, mas que se ampliou na década seguinte, levando o setor público estadual a encarar um processo

de instabilidade profunda mediante a dívida do estado com a União que perdura até os dias atuais, decorrente da Crise Conjuntural”.

Neste contexto, a atividade industrial em Alagoas é marcada por condições históricas que não permitiram processos dinâmicos para o estado. As atividades desenvolvidas reafirmaram ao longo dos séculos uma sociedade hierarquizada, de base agrária latifundiária e dominada sobretudo pelas oligarquias da cana. A própria monocultura canvieira representa um modelo de produção de atraso econômico<sup>10</sup>, impossibilitando o desenvolvimento do território e, conseqüentemente, da sua população. Representa tão somente uma atividade de grande importância para os proprietários da cana, os usineiros, que detendo o capital extraído na produção, comandam os caminhos da economia baseando-se em seus propósitos. Com isso,

Os ciclos econômicos que ocuparam o espaço alagoano, onde a cana de açúcar, a pecuária e o algodão são os maios expressivos, sendo o primeiro de longe o mais influente, desde os primórdios da colonização no século XVI, formaram uma sociedade hierarquizada, de castas, escravista, senhorial, de traços feudais, que influenciaram as nossas vidas até hoje. (TENÓRIO, 2015, p. 5-6).

Não obstante as dificuldades internas que impossibilitaram maiores crescimentos à Alagoas, acrescenta-se ainda os fatores externos, pois o conjunto desses fatores (internos e externos) são essenciais à compreensão das dificuldades enfrentadas por este território e que refletem na sua atual configuração. Um dos fatores externos de maior relevância refere-se à localização geográfica do estado, que segundo Diégues Júnior (1954, p. 17):

A situação geográfica das Alagoas se, por um lado, facilitou a penetração e a ocupação do território, indicando as diretrizes do povoamento, atraindo os homens povoadores, por outro, constituiu um grande impecilho ao seu desenvolvimento. Isto porque, por sua posição geográfica, Alagoas se coloca sob a influência de duas grandes forças, Pernambuco e Bahia, os dois centros principais da vida colonial, que naquele tempo absorviam tudo, e conseqüentemente retiravam ao nosso território capacidade para aproveitamento de possibilidades e ampliação de seus recursos.

---

<sup>10</sup> Para Moraes (2012, p. 172), “Essa superconcentração da economia alagoana em torno da cultura canvieira é extremamente prejudicial para o desenvolvimento do estado que carecendo de outras atividades produtivas fica muito suscetível as crises do específicas do setor, bem como as crises cíclicas do capitalismo anunciadas por Kondratiev. Além dessa fragilidade, a economia deixa muito frágil a população Alagoas por deixar essa a mercê dos ciclos canvieiro em que grande parte dessa massa fica desempregada”.

Deste modo, Alagoas não precisou enfrentar somente os empecilhos internos, inerentes às suas particularidades atribuídas pelas condições produtivas e de ocupação, mas teve também que lidar com situações de desconforto no âmbito comercial, por estar nos dizeres de Sant'ana ([1970] 2011, p. 21) encravada entre dois grandes centros comerciais que a comprimiam, situação que inclusive tem se refletido até os dias atuais.

### **AS INDÚSTRIAS LOCAIS E O NOVO CONTEXTO DA ECONOMIA ALAGOANA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

De acordo com o IBGE, o estado de Alagoas possuía uma população estimada de 3.365.351 habitantes em 2021, com uma taxa de desocupação de 19,4% e um rendimento mensal domiciliar *per capita* de 777 reais no mesmo ano. No ano de 2010 o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) era de 0,631 e o Índice de Desenvolvimento da Educação (IDEB) em 2017 era de 4,2 nos anos finais do ensino fundamental e de 3,5 no ensino médio.

O estado tem alcançado algumas mudanças em seus quadros econômico e social nos últimos anos. No entanto, ainda insuficientes para se refletir na melhora considerável das condições de vida da população. Os tradicionais problemas enfrentados por Alagoas, como a pobreza, a violência e as altas concentrações de terras e de riquezas ainda persistem no quadro atual, não permitindo-o o alcance de maiores níveis de crescimento. Ao verificar os avanços alcançados pelo estado a partir da segunda metade da década de 1990, Carvalho ([2006] 2014, p. 6) ressalta que “embora significativa, essa evolução não foi suficiente para fazê-lo saltar posições até alcançar a média nacional, ou quem sabe, a nordestina, devido ao desempenho da economia e da renda, que não obteve os mesmos índices da área social”.

No cerne deste contexto, o mesmo autor discute que Alagoas enfrenta sérias complicações econômicas por suas impossibilidades de proporcionar dinâmicas às bases produtivas, segundo o autor “para vencer seu atraso crônico, a economia alagoana precisa enfrentar estes três maiores problemas: ausência de um mercado

interno, inexistência de polos dinâmicos e dificuldades financeiras do Estado” (CARVALHO, [2006] 2014, p. 9).

A insuficiência do mercado interno é explicada pela alta concentração de riquezas herdada dos processos formativos, situação que como aborda Carvalho ([2006] 2014) exclui do mercado consumidor a parte majoritária da população. A inexistência de polos dinâmicos dar-se mediante a ausência de investimentos ao longo do território, já as dificuldades financeiras do Estado são justificadas pelas contas públicas complexas e endividamento que impossibilitam o crescimento.

De fato, as heranças da formação histórica alagoana impuseram ao estado profundas restrições produtivas que se refletem nas atuais disparidades internas. No entanto, no início do século XXI Alagoas apresenta consideráveis transformações nos quadros econômico e social, iniciadas a partir da segunda metade do século XX, principalmente com o relativo crescimento de sua economia nos últimos 50 anos, situação que tem alterado algumas características de sua organização econômica. De maneira mais expressiva,

Neste período recente (2000-2018), à semelhança do que aconteceu no âmbito regional, a economia alagoana, fortemente integrada e conectada ao desempenho nacional, obteve taxas positivas de crescimento na maior parte dos anos, refletindo de maneira próxima os resultados em âmbito nacional e regional. (CARVALHO, 2019, p. 1).

Ao estudar a configuração do circuito espacial de produção sucroalcooleira em Alagoas, Silva (2014) evidencia que a produção desse setor sempre foi a principal base econômica do estado, representando inclusive um dos principais produtores do Brasil, exportando seus produtos para países de diversos continentes. Para o autor, os investimentos no setor agroindustrial canavieiro proporcionaram a renovação das técnicas produtivas, elevando a produtividade e dando maior aproveitamento aos subprodutos. No entanto, a configuração do setor o coloca como servil ao mercado internacional, estando ligado as práticas hegemônicas distanciadas de projetos locais, representando assim um setor que usa o território como recurso para alcance de maior lucratividade e domínio de mercado, não proporcionando o desenvolvimento efetivo do território.

A monocultura da cana em Alagoas possui uma participação para a população local, no sentido que representa fonte de emprego e de renda para a população mais pobre do estado. No entanto, a permanência da monocultura canavieira não constitui um caminho promissor ao crescimento do território alagoano. As empresas da cana monopolizam a economia, ganham grandes isenções dos governos e não contribuem de maneira efetiva com o desenvolvimento econômico.

Mesmo com uma nova perspectiva econômica, o estado de Alagoas continua a apresentar baixos níveis sociais, evidenciando assim suas diversas disparidades intra-estaduais. Em parâmetros gerais a economia alagoana tem apresentado comportamento dinâmico em alguns setores, inclusive com um aumento expressivo no número de micro e pequenas empresas. No entanto, não possui uma dinâmica capaz de alcançar os índices das demais Unidades Federativas do Nordeste brasileiro, caracterizando-se por uma conjuntura econômica atrasada quando comparada a dinâmica regional e nacional.

Para Gomes (2014, p. 46) “o desempenho da economia alagoana, portanto, significa um caso típico de involução econômica ao nível de baixa produtividade do sistema econômico”, pois não alcançando os níveis dinâmicos da economia nordestina fica impossibilitado de aumentar sua industrialização, de diversificar as atividades produtivas e assim de alcançar o nível de crescimento regional. Nesta perspectiva, o quadro atual da economia alagoana é para Gomes (2011) de “involução econômica relativa”, explicada pela conjuntura de atraso que tem refletido em perdas gradativas em relação aos demais estados nordestinos.

Um marco importante na economia alagoana, mais visível principalmente nas duas últimas décadas, é a decadência da cana no estado, caracterizada pela diminuição da produção e a maior crise do setor, acentuada sobretudo na última década. Essa diminuição da produtividade canavieira nas últimas décadas levou as usinas alagoanas a investirem fora do estado, parafraseando Carvalho ([1982] 2015) representa uma “exportação de capital”, com a instalação de novas unidades industriais sobretudo no Sudeste brasileiro, que inclusive apresentam produtividade superior as de Alagoas. Com isso, a diminuição de plantações na área tradicionalmente ocupada pela cana-de-açúcar na zona da mata alagoana tem possibilitado a cogitação

de novos projetos de cultivo, como é o caso da recente presença do eucalipto em terras alagoanas e expansão da pecuária na zona da mata.

Com a diminuição da participação do setor agroindustrial canavieiro na economia, o parque industrial do estado tem apresentado a elevação de outros setores produtivos, desenvolvendo outras atividades de importância para a economia local, a exemplo do setor químico, sendo verificável inclusive a instalação de empresas de atuação nacional, sobretudo a partir dos incentivos concedidos pelo governo do estado nos últimos anos.

Além das atividades produtivas aludidas, outros setores econômicos também possuem suas respectivas participações, como o setor de comércio e serviços, responsável pela ocupação de grande parte da população alagoana. Com destaque para os serviços de distribuição comercial, representados pelos atacadistas distribuidores e para os serviços do turismo<sup>11</sup>, atividade de importância tradicional e que tem aumentado sua participação principalmente a partir da expansão de sua rede hoteleira, que de acordo com o Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR) já chega a um total de 464 meios de hospedagem em todo estado.

Além das atividades formais, as atividades informais possuem expressão decisiva. A informalidade ocupa uma grande massa da população alagoana, sobretudo em atividades do setor terciário da economia, que mesmo não dispendo das condições e direitos garantidos no mercado de trabalho formal, representa a principal fonte de renda para uma parcela considerável da população.

Também é digna de destaque a produção alimentar na agricultura, que mesmo com uma pequena participação representa uma atividade tradicional na economia alagoana, sobretudo com a produção de culturas voltadas ao mercado local, a exemplo da fruticultura e da horticultura, que abastece principalmente o comércio popular e

---

<sup>11</sup> “O Turismo Alagoano alcançou um bom desempenho nos últimos anos mediante ao trabalho de divulgação contínuo de todo o trade com a Secretaria de Estado do Turismo de Alagoas (SETUR) e Secretaria Municipal de Promoção do Turismo de Maceió (SEMPTUR). Este resultado é devido a diversos fatores como: melhoria na qualidade do destino, obras de infraestrutura turística, incremento da malha aérea e novos empreendimentos hoteleiros. Outro fator favorável para o setor foi o clima com uma temporada de verão longa e de poucas chuvas.” (ALAGOAS, 2014, p. 57)

garante a alimentação da população, afinal é a agricultura familiar que produz a maioria dos produtos consumidos pelas famílias brasileiras.

Conforme analisa Carvalho (2019), o estado de Alagoas tem alcançado mudanças estruturais consideráveis nos últimos anos, para o autor:

Nestas duas décadas recentes, constata-se algumas claras tendências de mudanças na economia estadual. Na agropecuária, os dois grandes setores – cana-de-açúcar e pecuária bovina – apresentaram alterações: o sucroalcooleiro reduziu de tamanho e a pecuária ampliou sua especialização na atividade leiteira. Na área de recuo da cana, ocorre um processo de diversificação agrícola, sinalizando o futuro produtivo da zona da mata. Na área urbana, no setor industrial, a cadeia da química e do plástico vem se firmando como um segmento expressivo; por outro lado, vem acontecendo um processo de industrialização baseado nas MPE's, com um crescente número de empresas industriais e de construção. Na parte de comércio e serviços, a novidade é a consolidação do setor de turismo como alternativa econômica real e a formação de uma rede de grandes empresas atacadistas, atualmente no comando e organização do setor de comércio na área varejista. (CARVALHO, 2019, p. 8).

Destaca-se ainda a participação das indústrias locais, com forte poder de competitividade no mercado regional. Logo, a economia alagoana no início do século XXI apresenta novos rumos, que se desenvolvem ainda muito timidamente. Vale aludir que diferente das grandes indústrias externas, as indústrias locais são atividades industriais de pequenas dimensões, com instalações restritas e organização econômica simples. Surgem como iniciativas de industriais de ousadia, com uma modesta organização técnica, usufruindo-se da mão de obra familiar, instalados em pequenos estabelecimentos e em grande maioria oriundas de iniciativas familiares.

Alagoas apresenta atividades potenciais em cada mesorregião de seu território, a Mesorregião do Leste Alagoano é caracterizada sobretudo pela monocultura da cana-de-açúcar, com uma estrutura fundiária baseada na grande propriedade rural<sup>12</sup> e forte influência do poder das oligarquias. A Mesorregião do Sertão Alagoano tem na pecuária a sua atividade de maior expressão econômica, onde destaca-se a bacia leiteira, com importância decisiva para a economia sertaneja. Já a

---

<sup>12</sup> A questão do latifúndio é um tema central para a compreensão do processo de formação territorial do Brasil. Tratando da estrutura agrária brasileira no século XX, destacou Guimarães ([1963] 1989), p. 177: “Apesar dos rudes golpes sofridos ao longo de sua existência de quatro séculos, o sistema latifundiário brasileiro chegou aos nossos dias com suficientes poderes para manter firmemente em suas mãos o controle de nossa economia agrária.”

Mesorregião do Agreste Alagoano, “por natureza”, possui uma economia mais diversificada, caracterizada por um forte setor de comércio e serviços.

Convém esclarecer que a organização da rede urbana de Alagoas está intimamente ligada a influência econômica, afinal, as principais cidades do estado são também as que possuem maior participação econômica, com influência sob as demais cidades do estado. Logo, a área de influência das cidades é atribuída pela capacidade de oferecer principalmente serviços dos mais variados e oferta de emprego.

Assim, a organização espacial da indústria em Alagoas apresenta os maiores números de unidades industriais concentrados nas cidades de maior importância na rede urbana estadual, representada sobretudo pelos municípios de Maceió e Arapiraca<sup>13</sup>, que ao longo de seu crescimento econômico apresentaram aumentos consideráveis no número de indústrias instaladas e em funcionamento, destaca-se esses municípios pois representam os dois principais centros industriais do estado.

O Agreste Alagoano, com maior atenção ao município de Arapiraca, apresenta à Alagoas uma nova possibilidade produtiva, que possui importância decisiva para a economia Agrestina e a partir do declínio do setor agroindustrial canavieiro tem apresentado crescimentos consideráveis, trata-se das iniciativas industriais locais, genuinamente alagoanas, resultados de processos internos e da reestruturação da economia.

Conforme evidenciado por Santos (2014), o Agreste Alagoano conheceu no século XIX uma grande expansão econômica proporcionada pela atividade fumageira, o que tornou Arapiraca a capital brasileira do fumo e inserindo-a no comércio internacional de tabaco. Nesse sentido, segundo a autora, o fumo possibilitou a ascensão econômica do Agreste, com Arapiraca concentrando as modernas técnicas de produção e as empresas internacionais de fumo. No entanto, conforme analisa a autora a produção fumageira enfrentou uma grande crise nas décadas de 1980 e 1990,

---

<sup>13</sup> De acordo com o Cadastro Industrial de Alagoas – FIEA – Edição 2013/2014, o estado apresenta um total de 4.371 unidades industriais, distribuídas nos 102 municípios do estado, proporcionando 94.816 empregos diretos. Deste quantitativo industrial, 1.053 unidades (24,09%) estão localizadas em Maceió, enquanto que as demais 3.318 empresas (75,91%) estão distribuídas nos outros municípios do estado, com destaque para a microrregião de Arapiraca com 1.482 indústrias em 2013, tendo destaque a cidade de Arapiraca com 729 indústrias nesse mesmo período (FIEA, 2014).

possibilitando assim “a reestruturação do território da região fumageira de Alagoas” (SANTOS, 2014), questão que não diminuiu a importância de Arapiraca na rede urbana do estado, mas que reafirmou sua centralidade, desta vez a partir de atividades do setor terciário, pelo qual a grande maioria das cidades agrestinas possuem forte dependência.

O município de Arapiraca representa o grande centralizador de atividades econômicas do Agreste de Alagoas. Para Silva (2015), o período atual sendo caracterizado pela nova organização técnica e produtiva dos territórios, os lugares assumem novas funções que atendem as exigências dos agentes hegemônicos. O autor considera que Arapiraca ganha novas funções a partir de sua inserção no meio técnico científico-informacional e, ao analisar a expansão de ensino superior no município, verifica que sua oferta possibilita o aperfeiçoamento da população do interior do estado. Ainda segundo Silva (2015), o uso que as instituições de ensino superior fazem do território arapiraquense, possibilita uma especialização do território, atrai novas condições econômicas, impõe novos valores a esse território e, com isso, participa da organização do espaço.

No caso da indústria, o Agreste Alagoano também passou por um processo de reestruturação, deixando o beneficiamento do fumo e ingressando em indústrias locais, sobretudo de alimentos, que representam atualmente uma grande força competitiva e possibilidade de crescimento econômico para o território alagoano.

De acordo com os dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI)<sup>14</sup>, a atividade industrial contribuiu com 12,6% do PIB de Alagoas em 2017, contando em 2018 com um número total de 3060 unidades industriais e ocupando 18,5% da população que possui emprego formal. Do total de empresas industriais 71% são micro empresas, 22,1% são pequenas empresas, 5,5% são médias empresas e somente 1,4% são grandes empresas. Esses dados representam que a indústria alagoana é constituída sobretudo por atividades produtivas de pequenas dimensões.

---

<sup>14</sup> Dados do Perfil da Indústria dos Estados do Brasil. Disponível em: <http://perfildaindustria.portaldaindustria.com.br/estado/al>. Acesso em: 10 mar. 2023.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Alagoas construiu suas condições econômicas e sociais como resultado de seus processos formativos, baseados no favorecimento de uma minoria - a classe dominante representada pelas oligarquias - em detrimento da parcela majoritária da população alagoana. Tal situação impossibilitou a gestação de processos de naturezas distintas ao território e, por sua vez, resultou nas atuais condições de subdesenvolvimento.

Portanto, os diversos fatores de ordem temporal (históricos) permitem uma melhor compreensão da atual configuração do território alagoano. As atividades produtivas que possibilitaram a formação territorial e econômica permitiram constantes transformações nas estruturas sociais, organizando e reorganizando o espaço alagoano ao longo dos séculos, ofertando com isso as bases de compreensão das dinâmicas atuais.

Importa ainda destacar que os avanços técnicos que proporcionaram o aperfeiçoamento das unidades produtivas e dos meios de transporte foram decisivos para o desenvolvimento da indústria em Alagoas, possibilitando aumentos na produção e melhoras em sua qualidade. Sobretudo, os meios de transporte, com destaque para as ferrovias e para a malha rodoviária, que impulsionaram o processo de industrialização, fazendo-o chegar inclusive nos cantos mais opacos do território.

Logo, a atual organização territorial e econômica e, mais especificadamente, o processo de industrialização de Alagoas é resultado das heranças historicamente estabelecidas, ou seja, nas palavras de Santos ([1982] 2004) “acumulação desigual de tempos”. Os ciclos econômicos dos principais elementos produtivos foram decisivos na condução do estado para sua atual organização do espaço. Por vezes possibilitando avanços consideráveis, por outras impactando as estruturas sociais ao ponto de impossibilitar o desenvolvimento territorial; em síntese, as heranças são mais negativas que mesmo positivas.

No entanto, mudando de contexto, a economia alagoana passa a conhecer algumas transformações a partir do início do século XXI, as novas dinâmicas territoriais surgidas após os anos 2000 tem apresentado novas possibilidades para o

estado. As transformações que acometem a economia alagoana têm configurado um novo cenário no campo produtivo, alterando algumas das características tradicionais insistentemente presentes na história econômica do estado. No entanto, muitas dificuldades desse território ainda prevalecem presentes, com um grau de intensidade preocupante, situação que deve estimular esforços a contribuírem com o planejamento territorial e conseguinte alteração do quadro atual.

No caso da indústria, Alagoas vem perdendo a expressividade da atividade sucroalcooleira desenvolvida no Leste Alagoano e ativando novos setores dinâmicos, como o de indústrias locais no Agreste Alagoano. Neste sentido, as atividades econômicas que são possibilidades à Alagoas carecem de incentivo do Estado, no sentido de dotar o território de infraestrutura que as permitam se desenvolver, bem como a partir de políticas que venham fortalece-las a partir da valorização da indústria local que, por conseguinte, podem levar à diversificação produtiva e melhora nos índices econômicos e sociais do estado de Alagoas.

## REFERÊNCIAS

- ALAGOAS. Secretaria de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico. **Conjuntura Econômica do Estado de Alagoas**. ano 14, n. 30. Maceió: SEPLAND, 2014.
- ALMEIDA, Luiz Sávio de. **A formação histórica de Alagoas (I):** rotas de acumulação do açúcar. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; FAPEAL, 2018.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste:** contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 8. ed. São Paulo: Ed. Cortez, [1963] 2008.
- \_\_\_\_\_. **Estado, capital e industrialização do Nordeste.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- \_\_\_\_\_. Formação econômico-social e processos políticos no Nordeste brasileiro. In: MARANHÃO, Sílvio (Org.). **A questão Nordeste:** estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

\_\_\_\_\_. **Os rios-do-açúcar do Nordeste oriental:** os rios Coruripe, Jequiá e São Miguel. Coleção olhar de fora. 2. ed. Maceió: EDUFAL, [1959] 2010. v. 1.

CARVALHO, Cícero Pérciles de. Alagoas: 2000-2018. **BNB Conjuntura Econômica.** Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, edição especial, 2019.

\_\_\_\_\_. **Análise da reestruturação produtiva da agroindústria sucroalcooleira alagoana.** 3. ed. Maceió: EDUFAL, [2001] 2009.

\_\_\_\_\_. **Economia popular:** uma via de modernização para Alagoas. 6. ed. Maceió: EDUFAL, [2006] 2014.

\_\_\_\_\_. **Formação histórica de Alagoas.** 3. ed. Maceió: EDUFAL, [1982] 2015.

CORRÊA, Roberto Lobado. A vida urbana em Alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Revista Geografia, Espaço e Memória.** São Paulo: Terra Livre/AGB, nº 10, janeiro-julho 92, 1994, p. 93-116.

DIÉGUES JÚNIOR, Manuel. Bases econômicas e sociais na formação das Alagoas. **Revista Brasileira dos Municípios.** n. 28, ano VII, out/dez, Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

\_\_\_\_\_. **O bangüê nas Alagoas:** traços da influência do sistema econômico do engenho de açúcar na vida e na cultural regional. 3. ed. Maceió: EDUFAL, [1949] 2006.

\_\_\_\_\_. **O engenho de açúcar no Nordeste.** 2. ed. Maceió: EDUFAL, [1952] 2006.

FIEA. Federação das Indústrias do Estado de Alagoas. **Cadastro dos Pólos, Distritos e Núcleos Industriais em Alagoas.** Maceió: FIEA/IEL, 2009. Disponível em: <http://www.al.senai.br/public/documentos/cadastro-dos-polos.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. **Trajatória da Indústria em Alagoas: 1850/2017.** Maceió: FIEA/IEL, 2018.

\_\_\_\_\_. **Cadastro industrial do estado de Alagoas, edição 2013/2014,** CD Rom, Maceió: FIEA/IEL, 2014.

GEORGE, Pierre. **Os métodos da geografia.** Tradução Heloysa de Lima Dantas. São Paulo: Difusão Européia do Livro, [1970] 1972.

GOMES, Fábio Guedes. A inserção da economia alagoana na recente dinâmica de crescimento regional. **Revista Economia Política do Desenvolvimento**. Maceió, vol. 4, n. 10, jan./abr. 2011.

\_\_\_\_\_. **Ensaio sobre o subdesenvolvimento e a economia política contemporânea**. São Paulo: Hucitec, 2014.

GUIMARÃES, Alberto Passos. **Quatro séculos de latifúndio**. 6. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1964] 1989.

LIMA, Ivan Fernandes. **Geografia de Alagoas**. São Paulo: Ed. do Brasil, 1965. (Coleção Didática do Brasil. Série Normal, v. 14).

MEDEIROS, Dhiego Antonio de. **Financeirização do território e circuitos da economia urbana: agentes de crédito, técnicas e normas bancárias. Um exemplo em Alagoas**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

MORAIS, Odilon Máximo de. **Organização espacial da indústria nordestina: o Ceará e Alagoas em um novo contexto**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classes**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. **Contribuição à história do açúcar em Alagoas**. 2. ed. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; CEPAL, [1970] 2011.

SANTOS, Ana Paula Teodoro dos. **A reestruturação do território da região fumageira de Alagoas**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. 2. ed. São Paulo: HUCITEC; ANPUR, 1996. p. 15-20.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: EDUSP, [1996] 2014.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método.** 5. ed. São Paulo: EDUSP, [1985] 2012.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem.** 5 ed. São Paulo: Edusp, [1982] 2004.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 19. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, [2001] 2016.

SILVA, Clevisson José da. **Uso do território e industrialização em Alagoas: a capilaridade da Indústria Alimentícia Popular.** Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) – Curso de Geografia, Campus I, Universidade Estadual de Alagoas, Arapiraca, 2019.

SILVA, Dênis Carlos da. **Configuração do circuito espacial de produção sucroalcooleira em Alagoas.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

SILVA, Sidinei dos Santos. **Uso do território e expansão do ensino superior público e privado em Arapiraca – Alagoas.** Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) – Campus I, Universidade Estadual de Alagoas, Arapiraca, 2015.

SOUZA, Maria Adélia de (Org.). **Território brasileiro: usos e abusos.** 2. ed. Arapiraca: EDUNEAL, [2003] 2017.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **A Geografia, a História, e o capitalismo no território alagoano.** Mimeografado, (IX Encontro Alagoano de Geografia), Arapiraca: UNEAL, 2015.

\_\_\_\_\_. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** 2. ed. Curitiba: HD Livros, [1979] 1996.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses das oligarquias.** 2. ed. Maceió: EDUFAL, [1997] 2009.

TENÓRIO, Douglas Apratto; LESSA, Golbery Luiz. **O ciclo do algodão e as vilas operárias.** Maceió: EDUFAL; SEBRAE, 2013.

## **CAPÍTULO VI**

### **QUARENTENA E MOBILIDADE: OS IMPACTOS DAS MEDIDAS DE ISOLAMENTO E DISTANCIAMENTO SOCIAL DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19**

Izabelle Cristina Gusmão da Silva  
Léia Aparecida Veiga

#### **INTRODUÇÃO**

A discussão sobre mobilidade, de um modo geral, exige uma nova perspectiva de análise que deixe de lado a interpretação clássica de relação com o transporte público, mas que pressuponha uma relação dialética que leve em consideração os indivíduos, por entender que são eles quem possuem as motivações que vão induzir os deslocamentos no espaço geográfico.

De acordo com o argumento de David Harvey (2020), a relação entre o homem e a natureza tornou-se alienada e irracional fazendo com que quarenta anos de políticas neoliberais expusessem a população aos riscos de enfrentar de forma precária uma crise de saúde pública em escala global como a pandemia de COVID-19. Neste sentido, o Coronavírus e seus impactos nos modos de vida (incluindo a mobilidade), produção e consumo são um produto social resultante da maneira como a relação da sociedade com a natureza é mediada pelo capitalismo.

A metodologia que será utilizada nesta pesquisa é a investigação qualitativa, já que permite uma relação entre o investigador e o sujeito investigado, compreendida como uma relação complexa, mas munida de experiências discursivas e individuais que influenciam na construção do produto final, substituindo a neutralidade pela participação (Rey, 1998). Ludke e André (1986) apontam que a pesquisa qualitativa valoriza o processo, não somente o produto final, mostrando-se uma busca pela compreensão da realidade a partir dos pontos de vista dos investigados. Segundo Marconi e Lakatos (2010), uma abordagem qualitativa pode proporcionar a compreensão do texto analisado, com foco em suas especificidades e características, no

que diz respeito a uma compreensão que parte de uma visão dos fenômenos, a fim de evidenciar as contradições e os movimentos envolvidos em tal processo.

Assim, a partir da revisão e articulação das referências desta pesquisa, buscase compreender os impactos provocados pelo distanciamento social, tanto isolamento voluntário quanto obrigatório, na mobilidade espacial das pessoas, demonstrando que o modo de vida adotado no sistema capitalista neoliberal não se sustenta num cenário pandêmico devido às suas desigualdades.

Este trabalho em primeiro momento aborda a relação entre vigilância e quarentena, compreendendo o fluxo de circulação das pessoas na cidade e sua influência na difusão espacial do vírus, para posteriormente, compreender como a classe trabalhadora, que não recebeu a oportunidade de praticar isolamento e distanciamento social devido à necessidade de continuar exercendo suas atividades laborais, teve seus padrões de mobilidade afetados. Nessa perspectiva, o propósito nuclear deste texto é refletir, numa discussão teórica, sobre as condicionantes e implicações da COVID-19 na mobilidade espacial da população e do trabalho.

## **PARA ENTENDER A QUARENTENA**

Em 30 de janeiro de 2020, a Organização Mundial da Saúde declarou que o surto do novo coronavírus se constitui como uma emergência de saúde pública internacional (OPAS, 2020). Mesmo já tendo se passado três anos da declaração do início da pandemia de COVID-19 e a OMS ter decretado o fim oficial da mesma em 05 de maio de 2023 (Silva, 2023), a pandemia de COVID-19 afetou diretamente o dia a dia da população a partir de decretos de quarentena, uso de máscaras e distanciamento social. Fazendo com que as pessoas começassem a mudar seus hábitos e a refletirem sobre um conceito de um “novo normal”; uma proposta de um novo padrão de vida que possa garantir a sobrevivência humana no contexto de pandemia global.

Além dessas mudanças de hábitos rotineiros, a pandemia provocou diversas reações, reflexões e análises sobre o fenômeno no mundo acadêmico. Existem estudiosos que acreditam que essa crise de saúde nos levará a um sistema econômico mais humano (Žižek, 2020), ao mesmo tempo, outros estudiosos afirmam que vamos

desenvolver-se um futuro sombrio da vigilância (Han, 2020), enquanto para outros, se inicia uma nova fase do capitalismo com enfoque maior na inovação tecnológica (Morozov, 2020).

Para Esposito (2020), estamos no momento de ápice da relação entre a vida biológica e a política, demonstrados por um sintoma que é a segmentação da população: grandes porções da população que são consideradas em risco ou transmissoras deste risco, são alvos de medidas para proteção e distanciamento, o que o autor denomina como “síndrome imunitária”, onde o que mais se teme não é o dano em si da doença, mas a exposição descontrolada da sociedade a corpos estranhos, virulentos e contaminados (Esposito, 2020).

Para entendermos esses pontos, Lara (2020) aponta que as epidemias são frutos da urbanização, pois é o adensamento populacional em zonas tão próximas que permite um contágio viral acelerado das doenças. Nesse sentido, gerir tantas pessoas em áreas tão pequenas, onde a troca de fluídos corporais é frequente, se mostra o grande desafio da vigilância em saúde na pandemia do novo coronavírus.

Dessa maneira, a vigilância empregada na saúde pública permite o monitoramento do comportamento de doenças, bem como dos indivíduos, baseando-se em aspectos relacionados aos hábitos da população que constitui um “conjunto de fenômenos naturais” (Foucault, 2008, p. 473), além de conhecer a estrutura e dinâmica espacial, que permitem uma análise mais aprofundada da situação a ser estudada. É nesse ponto que o território torna-se um dos principais pilares para a vigilância em saúde, e que Haesbaert (2002), demonstra ser um produto de relações desiguais de poder que envolve não apenas o controle político e econômico do espaço geográfico, mas como sua apropriação e uso.

Sendo uma das principais medidas sanitárias adotadas pelos governos, a quarentena “se constituiu na distribuição, isolamento e individualização para a vigilância dos cidadãos [...]” (Foucault, 2019, p. 89) como “forma de policiar o espaço da cidade, controlando e analisando o território e seus elementos, exercendo o poder de forma contínua [...]” (Foucault, 2001, p. 57).

Nesse raciocínio, Ibiapina (2016) mostra como a vigilância em saúde permite visualizar certos problemas populacionais e implica numa revolução dos modos de vida e comportamento dos indivíduos, pois ao impor certas normativas, acontece um ajuste de hábitos rotineiros para que a população não adoça, facilitando a vigilância contínua e a determinação sobre o que é ser saudável ou não. As Diretrizes Nacionais de Vigilância em Saúde apontam que as políticas de vigilância buscam o objetivo de promover a qualidade de vida ao reduzir as vulnerabilidades das populações e os riscos à saúde, relacionados aos determinantes e condicionantes como o modo de viver, condições de trabalho, habitação, ambiente, educação, lazer, cultura e acesso a bens e serviços essenciais (BRASIL, 2006, p. 21).

Dado o contexto pandêmico, as práticas de isolamento social e quarentena aplicadas no Brasil causaram muitas polêmicas (Couto et. al., 2020), uma vez que determinadas autoridades do país mostram-se céticas quanto à sua eficácia. O fato é que a maior parte das medidas sanitárias aplicadas nas cidades incentivou o isolamento, adotando estratégias para o controle da circulação da população a partir de fechamento de escolas e universidades, do comércio não essencial, de áreas públicas de lazer e etc., todavia, nem todas as pessoas adotaram essas práticas por vontade própria.

Com o isolamento social necessário para contenção da circulação do vírus, dada a desigualdade social e econômica do Brasil, existem discussões sobre como a parcela da população com menor renda pratica menos isolamento social em relação àqueles mais de classe mais alta (Souza; Bega, 2020), visto que em função da necessidade de locomoção para exercer suas atividades laborais, a população mais pobre precisa se deslocar pelo espaço. Outro ponto levantado pelos autores, é que boa parte da população trabalhadora está vinculada às atividades essenciais que não podiam parar, enquanto a população com maior renda está vinculada às atividades que puderam ou parar, ou estabelecer o trabalho remoto.

É nesse sentido que o próximo tópico pretende discutir os impactos causados pela negação da possibilidade de cumprir o isolamento social nos padrões de mobilidade da classe trabalhadora.

## OS IMPACTOS DA PANDEMIA NA MOBILIDADE DOS TRABALHADORES

Em todas as sociedades e em todos os modos de produção, deslocamentos de materiais, informações, indivíduos e populações são considerados condições básicas para a sobrevivência humana e a reprodução social (Perpetua, 2013). No entanto, a mobilidade é muito importante e centralizada na sociedade e nos modos da produção capitalista (Perpetua, 2013).

A pandemia do novo coronavírus causou muitos impactos na sociedade, e a mobilidade não escapa deles. As consequências ambientais, econômicas e sociais levaram as pessoas e os governos a reavaliar a forma como ocorre o deslocamento diário no mundo, já que a influência da COVID-19 em nossas vidas ainda é um fenômeno recente e inacabado, acarretando uma crescente onda de pesquisas científicas sistemáticas sobre as consequências da pandemia na mobilidade.

Segundo Balbim (2020), as formas de mobilidade estão ligadas à divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção que configuram o espaço (tanto social quanto territorial em suas múltiplas escalas). Assim, o conceito de mobilidade refere-se ao conjunto de motivações e possibilidades que influenciam a realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si.

Já para Bergman e Rabi (2005), a mobilidade pode ser entendida como o resultado da interação do fluxo de pessoas e mercadorias no espaço urbano, considerando fluxos motorizados e não motorizados. Portanto, é um atributo da cidade, que é determinado principalmente pelo desenvolvimento social e econômico, pela ocupação do espaço e pelo progresso tecnológico, enquanto o transporte urbano se refere estritamente aos serviços e meios de transporte que se fazem presente e transitam pelo espaço urbano.

Rocha (1998) defendeu em sua tese três ramos principais da explicação teórica da mobilidade humana. São eles: 1) “Mobilidade corporal”, que se baseia na ciência da população e está relacionada à mensuração e quantificação do deslocamento humano; 2) “Mobilidade social”, que se consolidou na sociologia norte-americana, com foco na análise dos indivíduos no social, classe ou classe social; e 3) o que ele chamou de

“Mobilidade centrada no trabalho”, que se desenvolveu no pensamento marxista, e é o ponto que mais interessa neste trabalho.

Nesse contexto, a relação entre a mobilidade e a COVID-19 fica explícita em outros componentes fundamentais: a desigualdade e o isolamento social, o que tornam a disseminação do vírus menos “democrática”, basicamente fica mais fácil para a COVID-19 se espalhar nos subúrbios mais pobres das grandes cidades (Leiva et. al., 2020).

Nessa mesma linha, Harvey (2020) discute sobre como existe um mito de que “as doenças infecciosas não reconhecem barreiras e fronteiras de classe”, mas hoje as diferenças de classe e os efeitos sociais são uma história muito diferente. A desigualdade acarreta um cerceamento do direito à cidade, no sentido de não assegurar que a população tenha acesso equitativo à cidade formal, uma vez que, quanto mais distante das regiões de infraestrutura consolidada (bairros da região central), menos opções de deslocamento.

Desse modo, a segregação espacial torna esses grupos sociais vulneráveis mais dependentes dos serviços de transporte público para se deslocar até os locais de trabalho, geralmente localizados no centro das áreas urbanas. Em outras palavras, a mobilidade é diretamente proporcional à renda das pessoas, pois a posição de certos grupos sociais no espaço afeta seus benefícios ou perdas sociais e econômicas (Souza; Bega, 2020). Por consequência, a própria mobilidade é outro indicador de desigualdade, pois as comunidades periféricas são aquelas comunidades que têm maior demanda por transporte público, o que gera aglomerações dentro dos veículos e nos pontos de embarque e desembarque, aumentando o risco de contaminação pelo coronavírus (Souza; Bega, 2020).

O conceito de “práticas espaciais” de Corrêa (2001) pode nos ajudar a compreender esta situação, sendo definido como “[...] um conjunto de práticas através das quais são criadas, mantidas, desfeitas e refeitas as formas e as interações espaciais” (p. 35). Nessas práticas, a seletividade espacial é particularmente proeminente e é principalmente selecionada por empresas com base em certas condições diferentes fornecidas por determinados espaços.

E levando em consideração que muitos não praticam o isolamento e distanciamento social porque precisam sair de casa em busca de renda, no que diz respeito ao mundo do trabalho, a mobilidade tem diferentes manifestações, pois a necessidade de isolamento social não atinge todos os trabalhadores da mesma forma, seja pela natureza do trabalho a que se dedicam (às especificidades de determinados serviços), ou porque as condições sociais, econômicas e tecnológicas que podem utilizar são distintas. Mesmo sem citar o período da pandemia de COVID-19, Haesbaert (2014) esclareceu que o paradoxo da i-mobilidade (com ênfase no hífen) é uma característica de nosso tempo, pois nem todos podem obter mobilidade da mesma forma.

Para compreender melhor o ponto onde este trabalho quer alcançar, atentamos a como Gaudemar (1977) define o conceito de mobilidade laboral, que especifica a natureza da mercadoria *força de trabalho*, permitindo ao capitalismo tirar vantagem da disponibilidade dos indivíduos e da mansidão de seus corpos.

Dessa forma, segundo o mesmo autor (1977), a mobilidade laboral pode aparecer em três formas que não podem ser excluídas. A primeira é o tempo, pois, o prolongamento/duração da jornada de trabalho permite a extração da mais-valia absoluta, forma de mais-valia que prevalecia nos primórdios do capitalismo. A segunda é o ritmo/intensidade do trabalho, ou seja, a mais-valia relativa, que se expressa como o nível de produtividade, e é o resultado de mudanças técnicas e/ou organizacionais que permitem o aumento da taxa de mais-valia durante o processo sem aumentar a jornada de trabalho. A terceira e última pode ser definida como o deslocamento dos trabalhadores no espaço.

No sentido marxista, o cerne desse conceito está na transformação do trabalho em mercadoria, pois “a capacidade dos seres humanos de realizar um trabalho útil” também se tornou uma mercadoria, conforme definido por Marx (Bottomore, 2001). Nesse caso, como toda mercadoria, este passa a ter valor de uso determinado por sua utilidade e valor de troca gerado pela jornada de trabalho necessária da sociedade que a produz, devendo também constar no mercado (Marx, 2008).

Ou seja, o conceito de mobilidade laboral (centrada no trabalho) não é único, pois a sua utilização pode referir-se à interação dos trabalhadores entre espaços concretos (cidades, regiões, países) e espaços abstratos (setores de atividade, setores de produção) etc.), ainda pode se referir às mudanças nas condições específicas em que os trabalhadores se encontram durante o processo de trabalho, como a duração e a intensidade da jornada de trabalho (Perpetua, 2013).

Assim, Neto (2020) aponta que o ato de restringir a mobilidade espacial de trabalho afeta o funcionamento do sistema econômico e a lucratividade do capital. Se pensarmos que a base de seu funcionamento está na exploração de trabalho com valor agregado, isso se verifica na compreensão de que para que o capital alcance seu propósito de acumulação, ele precisa de trabalhadores móveis que possam atender às necessidades de trabalho.

Com base nessa afirmação, entende-se que as pessoas mais afetadas pela COVID-19 foram aquelas que não puderam deixar de se locomover em direção aos seus trabalhos. Marino et. al. (2020), apontam que mesmo com estudos e rastreamento de contato dos indivíduos, não é possível determinar com plena certeza o ponto e momento exato em que uma infecção ocorre, se é durante o transporte, no local de trabalho ou no local de residência, mas fica claro que quem vai trabalhar e percorre longas distâncias com o transporte público é o mais afetado (Marino et. al, 2020).

A pandemia enfraqueceu as condições de trabalho, mas as relações de trabalho já estavam cada vez mais instáveis. Esta pandemia expôs as contradições do sistema hegemônico e sua incapacidade de atender às necessidades de uma sociedade justa e igualitária (Neto, 2020). A classe trabalhadora tem sido afetada de um modo muito expressivo, porque quando o capital está em crise, o trabalho está sempre na vanguarda dos ataques e alvo de medidas que o tornam precário. Numerosos casos de dispensas após a pandemia reforçam essa afirmação, de acordo com Neto (2020).

Embora este trabalho tenha sido uma breve discussão, abre-se a brecha para compreender como essas constatações indicam inconsistências nos planos de “retomada” da vida normal, pois é necessário considerar políticas públicas para proteger os trabalhadores e expandir os direitos de quarentena de pessoas que não têm

como garantir seu sustento (Marino et. al, 2020). Mais ações precisam ser tomadas para reforçar a importância de políticas para garantir renda e segurança alimentar, subsídios de aluguel e outras despesas, e a importância de trabalhar com grupos e organizações locais para proteger aqueles que estão em maior risco durante uma pandemia.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo uma medida sanitária tão necessária imposta no território brasileiro como a quarentena, o isolamento e distanciamento social não foi um direito compartilhado por todas as camadas da sociedade, se configurando como um privilégio dos grupos mais abastados (Bezerra et. al., 2020). As camadas mais empobrecidas não puderam ficar em casa e exercer esse direito, uma vez que precisaram estar nas ruas buscando renda necessária para garantir sua subsistência, ou seja, a disseminação do Coronavírus atingiu todos os estratos sociais, mas foram as condições de contágio que determinaram a elevação ou diminuição dos números de infectados e de óbitos, tais condições que não são socialmente dispostas a todos, deixando os trabalhadores vulneráveis.

Esses impactos geram mudanças nos padrões de mobilidade e circulação dos trabalhadores, principalmente aqueles que exercem atividades essenciais, como na área da saúde, abastecimento e limpeza, que se expõe ao risco de morte durante o trajeto até seus locais de trabalho e durante o ofício ao ter contato com várias outras pessoas.

À vista disso, é preciso repensar de forma urgente como as políticas públicas de combate e prevenção às doenças estão sendo elaboradas em contextos pandêmicos e epidêmicos, para além do controle da circulação espacial da doença, para que se garantam condições seguras aos trabalhadores que não podem parar de se locomover pelo espaço geográfico.

Por fim, os geógrafos podem e devem estar ativamente envolvidos na formulação de políticas públicas, pois a Geografia, com seu acúmulo de conhecimentos e representações conceituais de espaço e território, possui os conceitos e ferramentas

para isso (Silva, 2023), contribuindo significativamente ao ilustrar que compreender o espaço geográfico para analisar a desigualdade social requer uma forma diferente de compreender a realidade.

## REFERÊNCIAS

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (orgs). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** Brasília: Ipea, 2016. p. 23-42.

BEZERRA, Anselmo César Vasconcelos. et al. Fatores associados ao comportamento da população durante o isolamento social na pandemia de COVID-19. **Ciência & Saúde Coletiva**, n. 25, 2020.

BERGMAN, Lia; RABI, Nidia Inês Albessa de. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada.** Ministério das Cidades. Rio de Janeiro: IBAM. 2005.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento marxista.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BRASIL. **Diretrizes operacionais dos Pactos pela Vida, em Defesa do SUS e de Gestão.** Brasília: Ministério da Saúde, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p. 15- 47.

COUTO, Cecília de Freitas Vieira. A Pandemia da Covid-19 e os impactos para a mobilidade urbana. In: 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. 34., 2020, Digital. **Anais [...].** Digital: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2020. p. 569-579. Disponível em: [https://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Gest%C3%A3o%20de%20Transportes/Gest%C3%A3o%20de%20Transporte%20I/6\\_258\\_AC.pdf](https://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Gest%C3%A3o%20de%20Transportes/Gest%C3%A3o%20de%20Transporte%20I/6_258_AC.pdf). Acesso em: 29 set. 2023.

ESPOSITO, Roberto. Biopolítica y coronavirus. In: **Filosofía&co**. Espanha, 24 março 2020. Disponível em: <https://filco.es/biopolitica-y-coronavirus/>. Acesso em: 29 set. 2023.

GAUDEMAR, Jean-Paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial Estampa, 1977.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. 9ª ed. Rio de Janeiro e São Paulo: Paz e Terra, 2019.

FOUCAULT, Michel. **Os anormais**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, território e população**. Curso no Collège de France (1977- 1978). Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, David. Política anticapitalista em tempos de Covid-19. In: DAVIS, Mike. et al (orgs.). **Coronavírus e a luta de classes**. Brasil: Terra sem Amos, 2020. p. 13-23.

HAN, Byung-Chul. O coronavírus de hoje e o mundo de amanhã, segundo o filósofo Byung-Chul Han. **El País**, São Paulo, 22 março 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/ideas/2020-03-22/o-coronavirus-de-hoje-e-o-mundo-de-amanha-segundo-o-filosofo-byung-chul-han.html>. Acesso em: 29 set. 2023.

IBIAPINA, Érico Francisco Vieira. **Território e acesso em saúde: a política pública como tecnologia de segurança e governamentalidade**. 2016. 125 f. Dissertação (mestrado em psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2016.

LARA, Ángel Luis. Biopolítica de uma catástrofe anunciada. Trad. Simone Paz Hernández. In: **Outras Palavras**. São Paulo, 08 abril 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/crise-civilizatoria/biopolitica-de-uma-catastrofe-anunciada/>. Acesso em: 29 set. 2023.

## VI - Quarentena e mobilidade: os impactos das medidas de isolamento e distanciamento social durante a pandemia de COVID-19

---

LEIVA, Guilherme de Castro. et al. Estrutura urbana e mobilidade populacional: implicações para o distanciamento social e disseminação da Covid-19. **Rev. Bras. Est. Pop.**, Rio de Janeiro, v. 37, p. 1-22, jul. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepop/a/xn4pKxkvHTtSFX65HC5L3zp/>. Acesso em: 29 set. 2023.

LUDKE, Menga; ANDRÉ, Marli Eliza Dalmazo de Afonso. **Abordagens qualitativas de pesquisa: a pesquisa etnográfica e o estudo de caso**. São Paulo: EPU, 1986.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARINO, Aluizio et al. Circulação para trabalho explica concentração de casos de Covid-19. In: **Labcidade**. São Paulo, 30 junho 2020. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/circulacao-para-trabalho-inclusive-servicos-essenciais-explica-concentracao-de-casos-de-covid-19/>. Acesso em: 29 set. 2023.

MARX, Karl. **Contribuições à crítica da economia política**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MOROZOV, Evgeny. Solucionismo, nova aposta das elites globais. Trad. Simone Paz. In: **Outras Palavras**. São Paulo, 23 abril 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/tecnologiaemdisputa/solucionismo-nova-aposta-das-elites-globais/>. Acesso em: 29 set. 2023.

NETO, Agripino Souza Coelho. Migrações, mobilidade da população (e do trabalho) e a covid-19: condicionantes e implicações. **Revista Pegada**, v. 21, n. 3, p. 361-384, 2020.

OPAS. Folha informativa – Covid-19 (doença causada pelo novo coronavírus). In: **OPAS**. 31 julho 2020. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19>. Acesso em: 29 set. 2023.

PERPETUA, Guilherme Marini. Mobilidade espacial do capital e da força de trabalho: elementos para uma teorização geográfica a partir da matriz marxista. **Revista Pegada**, v. 14, n. 1, 2013.

REY, Fernando González. Lo cualitativo y lo cuantitativo la investigación de la psicología social. **Psicologia & Sociedade**, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 32-52, 1998.

ROCHA, Márcio Mendes. **A espacialidade das mobilidades humanas**: um olhar para o Norte Central paranaense. Tese (Doutorado em Geografia). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo/SP, 1998.

SILVA, Izabelle Cristina Gusmão da. **Geoprocessamento em saúde**: escalas de organização espacial durante a pandemia de COVID-19 em Foz do Iguaçu. 2023. 76 f. Dissertação (mestrado em Políticas Públicas e Desenvolvimento) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2023.

SOUZA, Marcelo Nogueira de; BEGA, Maria Tarcisa Silva. COvid-19 na periferia de Curitiba: A Mobilidade Urbana como “termômetro” da desigualdade. **Revista Observatório**, v. 6, n. 2, p. 1-22, 2020.

ŽIŽEK, Slavoj. Bem-vindo ao deserto do viral! Coronavírus e a reinvenção do comunismo. Trad. Artur Renzo. In: **Blog da Boitempo**. São Paulo, 12 março 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/03/12/zizek-bem-vindo-ao-deserto-do-viral-coronavirus-e-a-reinvencao-do-comunismo/>. Acesso em: 29 set. 2023.

## **CAPÍTULO VII**

### **A UTILIZAÇÃO DE GEOTECNOLOGIAS GRATUITAS PARA DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE O ZONEAMENTO URBANO: O CASO DE ILHÉUS-BA**

Rafaela da Veiga Paraiso Martins

#### **INTRODUÇÃO**

O Planejamento Urbano vem introduzindo gradativamente a utilização do conjunto de ferramentas dos SIG (Sistemas de Informações Geográficas) em seu cotidiano nos últimos anos. Tal fator está associado ao crescente desenvolvimento de novas tecnologias mais acessíveis e disseminação de aparelhos e computadores mais eficazes em relação à modelagens estáticas e dinâmicas do espaço. Estes elementos contribuem para uma perspectiva mais ampla da realidade espacial, funcionando como um Sistema de Suporte ao Planejamento (SSP) intencionando a resolução de problemas relacionados à conflitos de usos no espaço urbano (Batty, 2007).

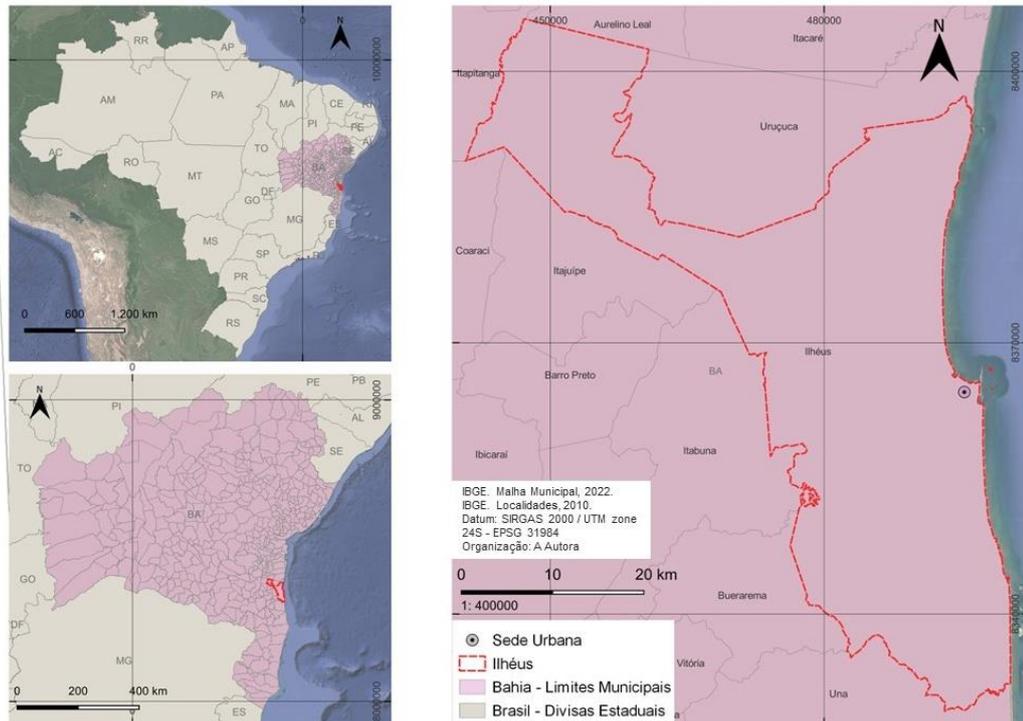
O zoneamento urbano desempenha um papel fundamental no planejamento urbano, assegurando a distribuição adequada dos usos do solo. Isso inclui diretrizes relacionadas a taxas, dimensões, índices, coeficientes e tipos de uso. (Dorneles, 2010). Além disso, é uma parte essencial do planejamento urbano que envolve a divisão da área urbana em diferentes zonas, cada uma com regulamentos específicos de uso do solo, adensamento populacional, altura dos edifícios, atividades permitidas e outros critérios de ordenamento urbano. Essa prática visa ordenar o crescimento da cidade, garantir a qualidade de vida dos habitantes e promover um desenvolvimento urbano mais eficiente e sustentável.

À luz da legislação, o zoneamento é citado no artigo 9º, inciso II, da Lei 6.938/81 - Política Nacional do Meio Ambiente, sendo posteriormente prevista também no Estatuto da Cidade - Lei 10.257/01 no artigo 4º. Em ambas as legislações, é dada atenção ao quesito zoneamento ambiental (Dorneles, 2010).

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

Ilhéus, situada no extremo Sul da Bahia, é um município que integra a Mesorregião Sul Baiana e a Região Intermediária e Imediata denominada Ilhéus – Itabuna. Segundo o último censo, realizado em 2022, sua população é composta por 178.703 habitantes, ocupando uma área territorial de 1.588,555 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022).

**Figura 1** - Localização do município de Ilhéus-BA.



Fonte: IBGE, 2010/2022. Elaboração da autora.

A ocupação da cidade de Ilhéus pelos europeus remete aos anos trinta do século XVI, quando o Rei de Portugal, D. João III, delimitou 13 capitanias hereditárias nas terras pertencentes ao Brasil daquela época.

O desenvolvimento econômico da região de Ilhéus teve suas raízes iniciais fincadas na produção de açúcar nos engenhos. No entanto, essa base econômica foi posteriormente suplantada pela crescente importância das culturas de café e, posteriormente, do cacau. Este último, o cacau, emergiu como a atividade econômica predominante na região, consolidando-se como seu pilar central.

Ao longo do século XX, as dinâmicas econômicas e sociais de Ilhéus foram profundamente influenciadas por um conjunto complexo de fatores, que incluíam as relações entre os chamados "coronéis" locais, a organização do trabalho empregada

nas plantações de cacau e as mudanças políticas que ocorreram ao longo desse período. Esses elementos interagiram de maneira intrincada e, em conjunto, moldaram de forma distinta tanto a configuração urbana quanto a estrutura social de Ilhéus.

Esse contexto de exclusão social, associado às características do desenvolvimento econômico, deixou uma marca indelével na história e na paisagem de Ilhéus. A cidade reflete as complexas interações entre economia, poder político e sociedade, que delinearão seu caminho ao longo do século XX (Noia, 2007).

No final do século XX, por volta de 1990, o turismo começou a ter maior destaque na economia de Ilhéus o que demandou uma reestruturação na dinâmica local do espaço. Uma das principais legislações urbanísticas de Ilhéus, o Plano Diretor Municipal, encontra-se em processo de revisão desde 2022, conforme Decreto Municipal n. 12, de 11 de março de 2022.

O uso do solo, tanto urbano quanto rural, é crucial para o desenvolvimento de atividades que estejam em conformidade com os recursos naturais e socioeconômicos da região. Portanto, o estabelecimento de normas e condições que orientem o setor público e privado é essencial para o crescimento ordenado da cidade (Dorneles, 2010). Fatores naturais e consolidados devem ser respeitados no planejamento urbano, incluindo considerações sobre a topografia, uso agrícola e pecuário da terra (Amorim, N., & Coccozza, G., 2016).

A abordagem de Cidades Inteligentes envolve o uso estratégico de infraestrutura, serviços, informação e comunicação para atender às necessidades sociais e econômicas da sociedade. A Carta Brasileira para Cidades Inteligentes estabelece diretrizes para cidades que buscam se tornar mais vivas, conectadas, inclusivas, seguras, econômicas, ambientalmente responsáveis e conscientes (BRASIL, 2021).

Assim, esta abordagem representa inovação e integração para o planejamento urbano, utilizando as TICs (Tecnologias da Informação e da Comunicação) como um meio efetivo para atingir uma série de objetivos relacionados à qualidade de vida, sustentabilidade e prosperidade econômica. Ilhéus, Bahia, é um exemplo de como

esses princípios podem ser aplicados com sucesso em uma cidade real, beneficiando seus habitantes e promovendo o desenvolvimento de forma responsável e consciente.

A população urbana continua a crescer, fazendo da urbanização uma das tendências mais transformadoras do século XXI. A população, atividades econômicas, interações sociais e culturais, bem como os impactos ambientais e humanitários, estão cada vez mais concentrados nas cidades, o que traz enormes desafios para a sustentabilidade em termos de habitação, infraestrutura, serviços básicos, segurança alimentar, saúde, educação, empregos dignos, segurança e recursos naturais, entre outros.

Este estudo tem por objetivo exemplificar de que maneira a utilização das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) desempenhou um papel fundamental na otimização dos procedimentos burocráticos na administração municipal de Ilhéus, localizada no estado da Bahia. Pretende-se, neste contexto, apresentar justificativas fundamentadas sobre a aplicabilidade dos dispositivos tecnológicos para a disseminação de informações que possam não apenas viabilizar, mas também garantir a eficácia da função social da propriedade, contribuindo, dessa forma, para o desenvolvimento do planejamento urbano, à luz do conceito de Cidades Inteligentes.

## **METODOLOGIA**

O zoneamento tem a finalidade de delimitar geograficamente áreas estabelecendo regimes especiais de uso, gozo e fruição da propriedade, com a pergunta: Quais fatores ambientais podem contribuir para a definição de padrões de uso e ocupação do solo nas cidades brasileiras?

- Atendimento dos interesses coletivos;
- Consideração das categorias dos usos do solo, como por exemplo, os usos residenciais, comerciais, industriais;
- Consideração de fatores técnicos, como o Tamanho do Lote Mínimo, Taxa de Ocupação - T.O., Coeficiente de Aproveitamento- C.A., entre outros;
- Observação dos polos geradores de tráfego, poluição sonora, poeira etc.;

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

- Observação das características geomorfológicas; e
- Avaliação das áreas aptas, aptas com restrição e inaptas à expansão urbana.

A partir da Lei Municipal nº 3.746/2015 (Ilhéus, 2015) e dos dados dos anexos II da mesma Lei, foi utilizado o *Software QGIS* para a conversão dos polígonos que estavam no formato *DWG (AutoCAD Drawing Database)*<sup>15</sup>. Posteriormente, foi realizado o upload na plataforma *Google MyMaps*, no formato *KML (Keyhole Markup Language)*<sup>16</sup>.

**Figura 2** - Forma de apresentação dos parâmetros urbanísticos no anexo II da Lei Municipal nº 3746/2015.

ANEXO II - TABELA DE ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO												FOLHA 03	
ZONA DE USO	CATEGORIA DE USO PERMITIDO CONFORME	ÍNDICES URBANÍSTICOS											
		FRENTE MIN. DO LOTE (m)	ÁREA MIN. DO LOTE (m²)	RECUOS MÍNIMOS (m)			T.O. (taxa de ocupação máxima)	CAB (coef. aproveitamento básico)	CAM (coef. aproveitamento máximo)	HM (altura máxima em m)	IP	P.M. (perm. mínima)	
				FRENTE	LATERAIS	FUNDOS							
<b>ZC-23</b>	R1, R2, R3, C1, C2, C3 E1, E2, T1, T2	12,00	360,00	3,00	0 para H < ou = 6,00m 1,50 para H > 6,00m e < ou = 12,00m H/7 para H > 12,00m	0 para H < ou = 6,00m = 6,00m 3,00 para H > 6,00m	0,60	2,00	4,00	40,00 (***)	0,18	0,20	
<b>ZC-24</b>	R1, R2, R3, C1, C2, C3, E1, E2, E3 T1, T2	12,00	360,00	3,00	0 para H < ou = 6,00m 1,50 para H > 6,00m e < ou = 12,00m H/7 para H > 12,00m	0 para H < ou = 6,00m = 6,00m 3,00 para H > 6,00m	0,70	2,00	4,00	40,00 (***)	0,15	0,15	

(\*) Obedecer o alinhamento existente na maioria das edificações  
(\*\*) - Corredor especial ( ver artigo 7§5)  
(\*\*\*) a altura deverá atender as normas do COMAR para proteção dos aeródromos e segurança dos vóos  
(\*\*\*\*) Nos lotes lindeiros com a rodovia, atender recuos e faixa de domínio estipulados pelo DERBA

**Fonte:** Anexo II da Lei Municipal nº 3746/2015.

Foi realizada também a verificação das informações apresentadas nos anexos (planta do zoneamento) utilizados para o desenvolvimento deste trabalho. A confirmação de informações e dados espaciais ocorreu por meio da consulta de profissionais da Prefeitura Municipal de Ilhéus-BA. Os profissionais do setor de arquitetura e urbanismo, foram consultados em todas as situações de dúvidas e/ou

<sup>15</sup> O formato DWG constitui o padrão de arquivo original empregado na preservação de desenhos que contêm elementos bidimensionais e tridimensionais, desenvolvidos por meio de aplicações que têm como base o *software AutoCAD*. A nomenclatura é a abreviação da palavra em inglês “drawing”, que significa “desenho” em português (Autodesk, 2023).

<sup>16</sup> O formato de arquivo KML é empregado para apresentar informações geográficas em navegadores como *Google Earth*, *Google Maps* e *Google Maps* para dispositivos móveis. Ele permite a criação de arquivos que marcam locais, incluem sobreposições de imagem e apresentam dados de maneiras inovadoras. KML é um padrão internacional supervisionado pelo Open Geospatial Consortium, Inc. (OGC)."

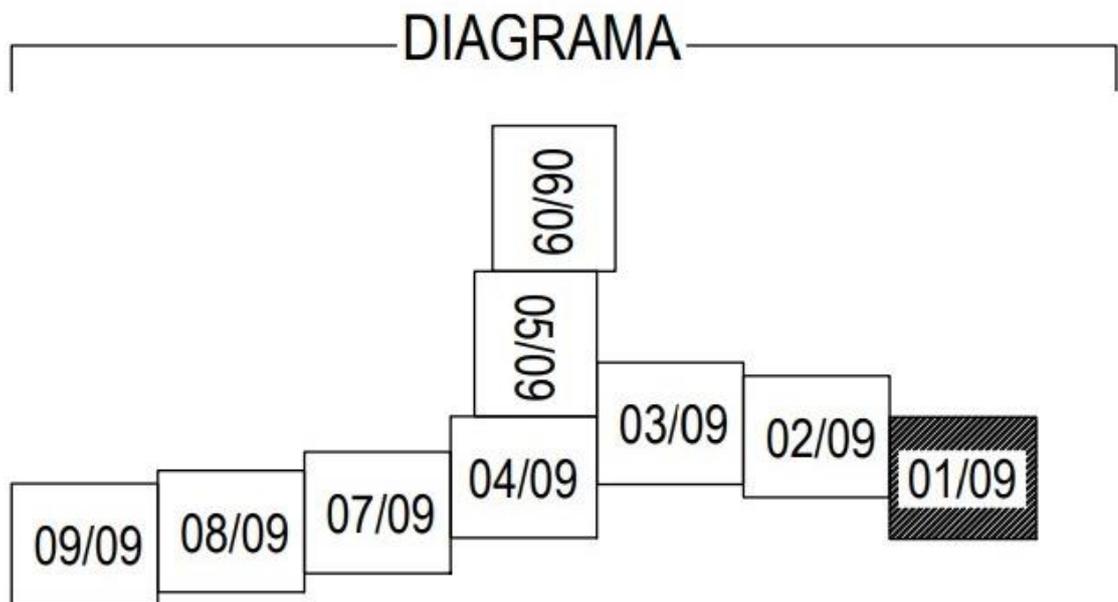
## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

ambiguidades de informações espaciais, de forma a posicioná-los no local correto abrangendo os lotes pertencentes às zonas urbanas.

A Planta do zoneamento estava dividida em nove folhas diagramadas conforme Figura 3 e Figura 4, onde não foram encontradas informações de referência espacial, como coordenadas. Apenas informações da geometria e da orientação estavam disponíveis.

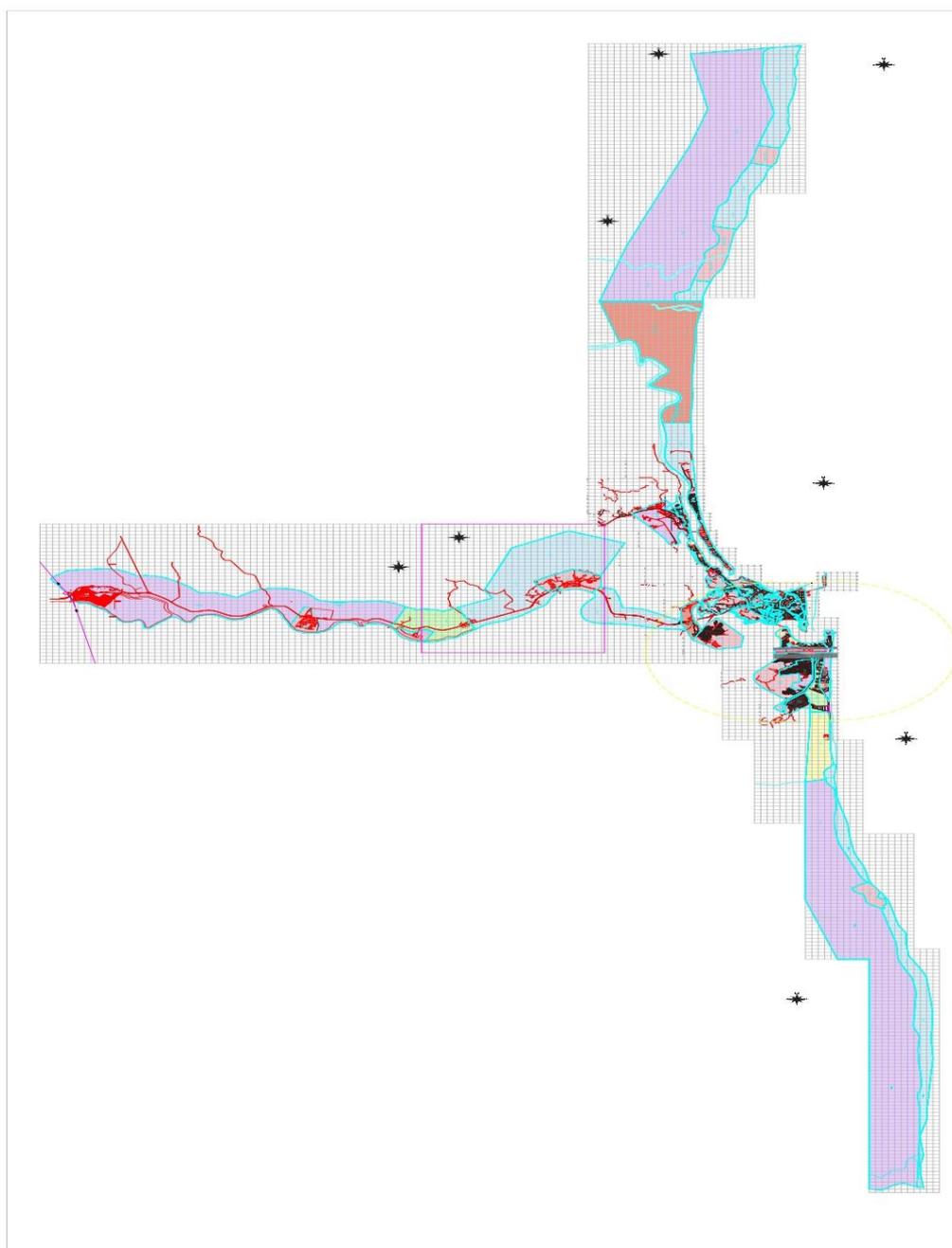
**Figura 3** - Diagrama da disposição das folhas da planta de zoneamento de Ilhéus-BA.



**Fonte:** Recorte do anexo final da Lei Municipal nº 3746/2015.

VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

**Figura 4 -** Mapa DWG disponível no anexo da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Ilhéus- BA



## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

O trabalho foi desenvolvido durante o período de 2018 e 2019, onde a autora ocupou, na Prefeitura Municipal de Ilhéus, dentro da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável, o cargo de Chefe de Seção de Planejamento Urbano de Habitação.

Nos resultados estão presentes informações sobre categorias permitidas nas referidas zonas (residencial, misto, comercial ou industrial), a frente e área mínimas do lote, os recuos mínimos e a permeabilidade mínima permitida. Foram consultadas legislações municipais que tangem aos temas abordados acima a fim de possibilitar a inserção destas informações na plataforma *My Maps*, do *Google*, através de conta do *Google* criada apenas para este propósito. As legislações municipais consultadas foram:

Lei Municipal nº 3.746/2015 - Zoneamento do município de Ilhéus Uso de acordo com a Lei de e Ocupação do Solo;

Lei ordinária Municipal nº 3476/2009 - Cria e delimita o perímetro dos Bairros da Cidade de Ilhéus e dá outras providências; e

Lei Ordinária nº 3983/2018 - Malha distrital do Município de Ilhéus.

Assim, foi realizada a cópia dos parâmetros urbanísticos para o campo de descrição de cada polígono referente às zonas urbanas. Mesclagem dos dados presentes no texto da Lei atribuindo-os aos polígonos especializados referentes, e disponibilizados aos servidores municipais, sendo acessível a qualquer pessoa com o link:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1iB3tGVMYLuGTKR4vuF5rLfqtVSSThegl&usp=sharing>.

### FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A abordagem das Cidades Inteligentes representa uma visão moderna e holística para o desenvolvimento urbano, incorporando o uso estratégico de tecnologias de informação e comunicação (TICs) para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e promover o desenvolvimento sustentável. Essas cidades são caracterizadas por sua capacidade de resposta às crescentes demandas populacionais,

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

econômicas e ambientais, utilizando recursos de forma eficiente e criando um ambiente mais inclusivo e seguro (BRASIL, 2021).

As Cidades Inteligentes buscam atingir uma série de objetivos fundamentais (BRASIL, 2021):

**Vivas e para as pessoas:** Colocam os cidadãos no centro do planejamento urbano, priorizando seu bem-estar, segurança e qualidade de vida. Isso inclui a criação de espaços públicos agradáveis, acessíveis e culturalmente ricos.

**Conectadas e inovadoras:** Promovem o uso de TICs para conectar pessoas, governos e serviços. Isso envolve a criação de infraestruturas de comunicação robustas e a implementação de soluções tecnológicas inovadoras para resolver desafios urbanos.

**Inclusivas e acolhedoras:** Buscam reduzir as desigualdades e garantir que todas as camadas da população tenham acesso igualitário a serviços, oportunidades e participação na vida da cidade.

**Seguras, resilientes e autorregenerativas:** Priorizam a segurança dos cidadãos, adotando medidas para prevenir e gerenciar desastres naturais e emergências. Além disso, promovem a autorregeneração, ou seja, a capacidade de se recuperar rapidamente de desafios e choques urbanos.

**Economicamente férteis:** Fomentam a inovação, a economia local e a criação de empregos por meio de parcerias público-privadas e ecossistemas empresariais vibrantes.

**Ambientalmente responsáveis:** Adotam práticas sustentáveis para proteger o meio ambiente. Isso inclui a gestão eficiente de recursos, o uso de energias renováveis, a redução de emissões de carbono e a promoção da mobilidade sustentável.

**Articuladoras de diferentes noções de tempo e espaço:** Reconhecem a importância de considerar diferentes escalas de tempo e espaço no planejamento urbano. Isso envolve planejar para o curto, médio e longo prazo e considerar a conectividade regional.

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

Conscientes e atuantes com reflexão: Envolve uma abordagem crítica e consciente ao planejamento urbano, levando em consideração as implicações sociais, econômicas e ambientais de todas as decisões.

Atentas e responsáveis com seus princípios: Mantêm a integridade e a transparência nas ações governamentais e na prestação de serviços.

Assim, pode se dizer que, são sistemas de pessoas interagindo e usando energia, materiais, serviços e financiamento para catalisar o desenvolvimento econômico e a melhoria da qualidade de vida. Uso estratégico de infraestrutura e serviços e de informação e comunicação com planejamento e gestão urbana para dar resposta às necessidades sociais e econômicas da sociedade.

O direito à cidade emerge de um princípio democrático que envolve a equitativa acessibilidade aos recursos materiais disponíveis no ambiente urbano, refletindo-se na igualdade de desfrute de serviços como mobilidade, transporte, habitação, segurança, saneamento e outros benefícios que assegurem uma elevada qualidade de vida para todos os habitantes urbanos. É evidente que essa concepção, como delineada aqui, se contrapõe vigorosamente a qualquer forma de prática que marginalize ou discrimine (Guimarães; Araújo, 2018).

Neste contexto, o tema aqui estudado se alinha com o objetivo estratégico 1 trazido pelo Guia de Implementação para os Municípios (BRASIL, 2021): “Integrar a transformação digital nas políticas, programas e ações de desenvolvimento urbano sustentável, respeitando as diversidades e considerando as desigualdades presentes nas cidades brasileiras.”

Além disso, a Carta Brasileira para Cidades Inteligentes traz as normas urbanísticas como:

O Decreto nº 9.612/2018 - Política Pública de Telecomunicações;

Decreto nº 9.854/2019 - Plano Nacional de Internet das Coisas;

Câmara das Cidades 4.0.

Esta temática dialoga com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) ilustrados na figura 5. Estes objetivos compõem uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável realizada

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

em setembro de 2015. Esta agenda é composta por 17 objetivos e 169 metas que devem ser atingidos até 2030. As Cidades Inteligentes desempenham um papel fundamental na realização desses objetivos, abordando questões como erradicação da pobreza, acesso à educação, igualdade de gênero, cidades sustentáveis, energia limpa e saneamento básico (Nações Unidas Brasil, 2023).

**Figura 5 - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.**



Fonte: Nações Unidas Brasil, 2023.

Segundo Fazano, 2011:

“O zoneamento é uma forma de planejamento físico territorial, é o dispositivo legal que o planejamento urbano tem para a implantação de planos de uso do solo, assegurando a distribuição adequada dos usos do solo em uma área urbana, com padrões urbanísticos que garantam condições mínimas de habitabilidade e sustentação de necessidades básicas.” (FAZANO, 2001, p.28).

Assim, temos que a disponibilização de informações pertinentes ao planejamento urbano, como as normas de zoneamento e construção, é de suma importância para que a cidade caminhe para tais conceitos aqui abordados.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

A aplicação da ferramenta *Google MyMaps* demonstra que a utilização de plataformas tecnológicas de renome global pode ser uma estratégia eficaz para

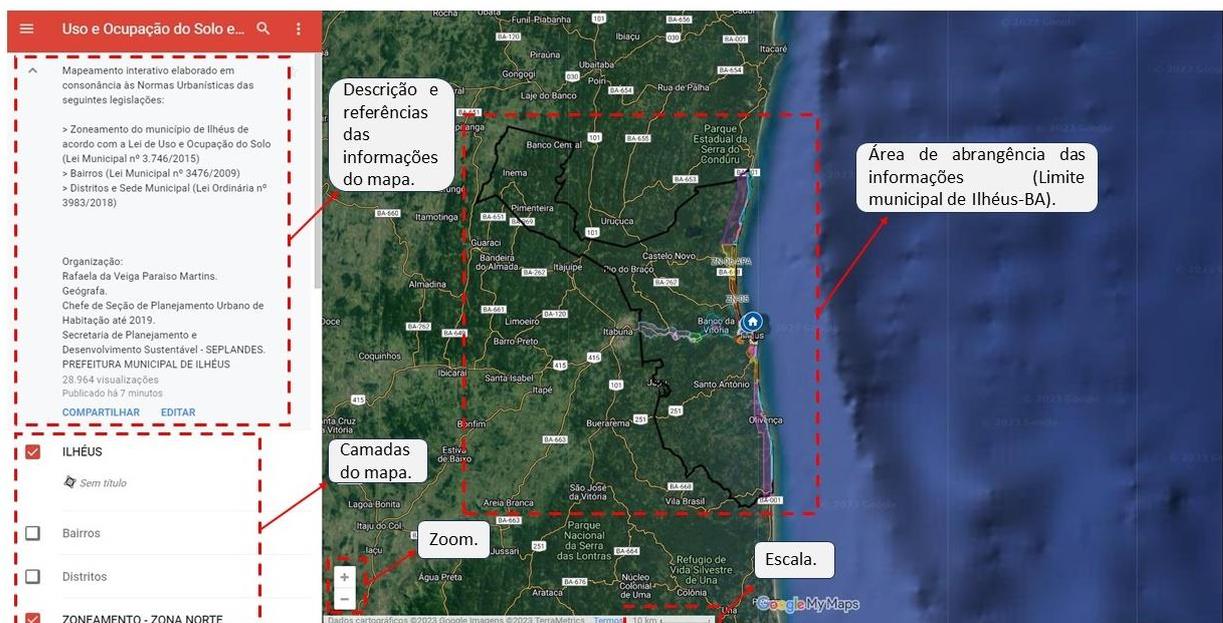
## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

promover a transparência e a acessibilidade das informações urbanísticas (Batty, 2007). Além disso, a disponibilidade de dados em uma plataforma internacional, como o Google, amplia as oportunidades de atrair investimentos, fortalecendo a economia local.

Paio, Pamesano e Falanga (2020) citam as funcionalidades da ferramenta ao dizer “que como *open-source* permite a inúmeros utentes de criar mapas colaborativas e personalizadas com a possibilidade de adicionar conteúdos multimídia georreferenciados”.

As Figuras 6, 7, 8 e 9 demonstram o resultado da inserção de todas as informações (quantitativas e espaciais) que alimentaram a plataforma.

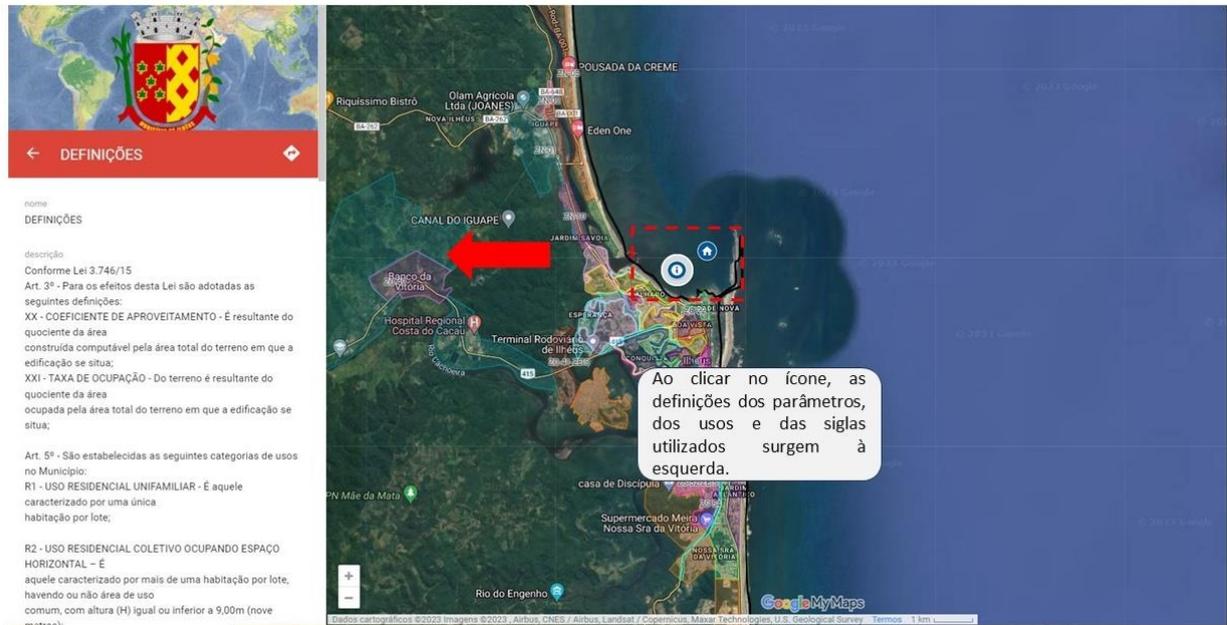
**Figura 6 - Imagem inicial no acesso ao mapa.**



Fonte: Anexos - Lei Municipal nº 3746/2015.

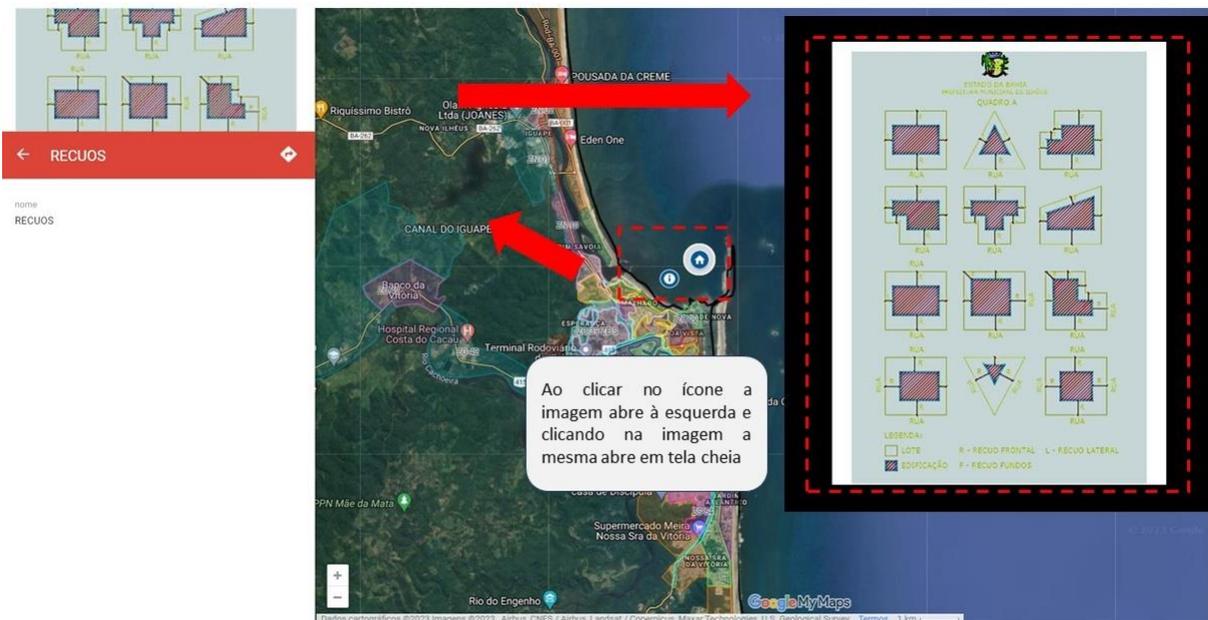
# VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

Figura 7 - Interatividade dos ícones - Definições.



Fonte: Anexos - Lei Municipal nº 3746/2015.

Figura 8 - Interatividade dos ícones - Recuos.



Fonte: Anexos - Lei Municipal nº 3746/2015.

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

Figura 9 - Interatividade dos ícones – Zonas Urbanas.



Fonte: Anexos Lei Municipal nº 3746/2015.

Conforme demonstrado, verifica-se uma grande redução no tempo de recolhimento das informações, que antes estavam separadas por várias etapas, como a consulta espacial da zona à que um lote pertence, a consulta ao texto da legislação referente, passando a possibilidade de se identificar o local no mapa (que pode ter a base de imagem de satélite ou a imagem padrão do *Google*) e, com apenas um clique, ter acesso às informações em questão de segundos.

No entanto, é importante considerar os desafios relacionados à privacidade e à segurança dos dados, bem como a necessidade de atualização constante das informações disponíveis na plataforma. Além disso, o planejamento urbano deve ser guiado por princípios de sustentabilidade e considerações ambientais, de modo a garantir o desenvolvimento urbano equilibrado e a melhoria da qualidade de vida da população.

O estudo apresenta melhorias na administração pública por meio da integração de tecnologia, resultando em benefícios como a redução da burocracia, apoio aos funcionários municipais e facilitação do acesso a informações, contribuindo para pesquisadores que investigam políticas públicas, administração governamental e geotecnologias acessíveis.

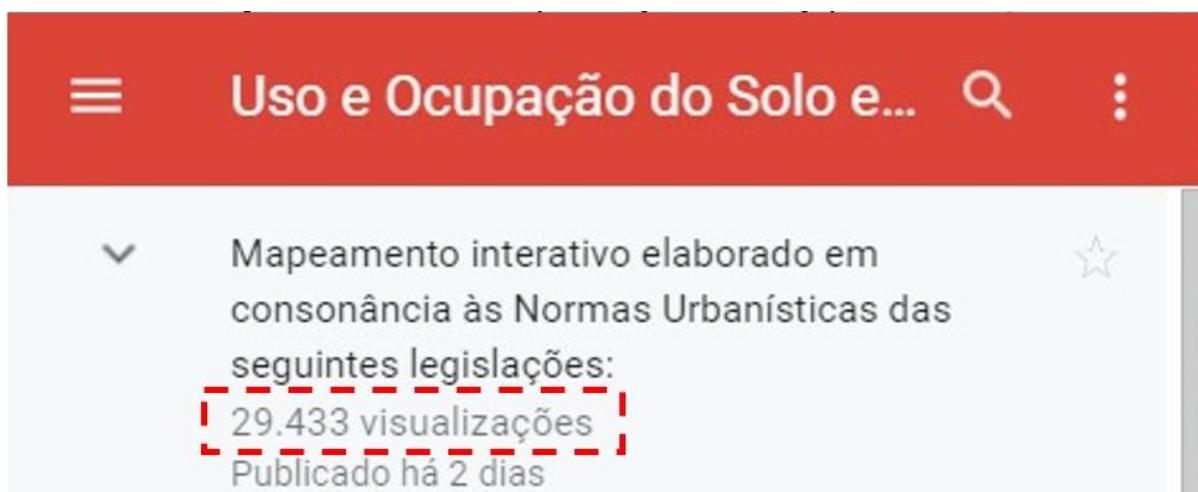
## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

A discussão sobre a importância de um planejamento urbano sustentável e compatível com o uso do solo e a preservação ambiental traz questões relacionadas à sustentabilidade, resiliência urbana e mudanças climáticas ao abordar questões urbanas com a integração de tecnologia, incentivando a interdisciplinaridade, que é fundamental para abordar os complexos desafios das cidades modernas.

A aplicação da ferramenta ao *Google MyMaps* demonstrou seu potencial para otimizar a disseminação de informações urbanísticas, potencial de atrair investimentos externos, considerando a facilidade de consulta das informações urbanísticas de forma espacializada, e melhorar a eficiência do governo local.

A Prefeitura Municipal de Ilhéus, ao implementar essa iniciativa, conseguiu reduzir a demanda por informações relacionadas ao ordenamento urbano, como delineado neste estudo, resultando em mais de 29.000 visualizações e consultas bem-sucedidas até outubro de 2023 conforme a Figura 10.

**Figura 10** - Alcance de visualizações do mapa de Uso e Ocupação de Ilhéus-BA.



**Fonte:** Organizado pela autora. Data da imagem: 19 de outubro de 2023.

Esta ferramenta representou uma alternativa vantajosa em relação aos métodos tradicionais de consulta baseados em plantas digitais e impressas. No entanto, é crucial que o administrador do sistema possua conhecimentos mínimos em geotecnologias e compreenda as implicações legais associadas a essa função. Ainda subsistem desafios e obstáculos a serem superados para alcançar uma implementação

oficial e substancialmente eficaz desta ferramenta. Não obstante, já existem indícios de ações em andamento para solucionar tais questões.

À luz do processo de revisão em curso do Plano Diretor Municipal na cidade (ILHÉUS, 2022), uma pesquisa breve foi realizada para explorar esse procedimento. A empresa encarregada do processo (ARCADIS, 2022), disponibilizou um *website* contendo informações atualizadas sobre o progresso das atividades, bem como arquivos georreferenciados no formato *KML*. Isso sugere que, após a aprovação do Plano Diretor Municipal, uma nova plataforma de dados georreferenciados, contendo informações atualizadas de zoneamento, dentre outras, deverá ser oficialmente implementada.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados deste estudo enfatizam a crescente relevância das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) no contexto do planejamento urbano contemporâneo. A análise crítica da aplicação desses instrumentos tecnológicos para a disseminação de informações à luz do conceito das Cidades Inteligentes, demonstra que a integração de TICs pode contribuir significativamente para uma governança urbana mais eficaz e para a promoção da função social da propriedade.

Ilhéus é conhecida por sua beleza natural, praias deslumbrantes e pelo patrimônio cultural. Essas características fazem dela uma cidade com forte apelo turístico, atraindo visitantes do Brasil e do mundo inteiro. O turismo é uma parte fundamental da economia local, gerando empregos e estimulando o desenvolvimento de diversos setores, incluindo o imobiliário e a construção civil.

Assim, a introdução de uma ferramenta que fornece informações geoespaciais sobre o município, como zoneamento urbano, regulamentos e infraestrutura existente, desempenha um papel crucial. Ela pode servir como um recurso valioso para investidores interessados em empreendimentos imobiliários e de construção civil, agindo na redução de incertezas através da disponibilidade do acesso a informações detalhadas, claras e atualizadas, orientando as possíveis empresas interessadas a planejarem seus projetos de acordo com as diretrizes urbanísticas locais.

## VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

Essa atração de investimentos, por sua vez, pode resultar em um aumento na arrecadação de recursos por parte do governo local. Com um planejamento adequado, tais recursos podem ser reinvestidos na melhoria e expansão de infraestruturas urbanas, promovendo, assim, um maior bem-estar da população e uma melhor qualidade de vida.

É crucial que esse planejamento esteja alinhado com a realidade local, priorizando a sustentabilidade e considerando o uso do solo e a preservação do ambiente, como elementos fundamentais para o desenvolvimento urbano sustentável.

Assim, este estudo destaca a importância de continuar explorando e desenvolvendo abordagens que promovam a integração efetiva das TICs no planejamento urbano, incentivando a colaboração entre órgãos públicos, setor privado e comunidade local. Essa integração, quando bem implementada, pode contribuir significativamente para a construção de cidades mais sustentáveis, eficientes e inclusivas no século XXI.

Espera-se contribuir para a comunidade científica ao oferecer *insights* práticos sobre como as tecnologias podem ser aplicadas de maneira benéfica em questões urbanas e administrativas em municípios com baixa receita para aquisição de domínios onerosos. Este trabalho visa promover discussões relevantes sobre transparência, sustentabilidade e desenvolvimento econômico, que são de interesse para diversas áreas de pesquisa acerca das geotecnologias e sua implementação no planejamento urbano.

### REFERÊNCIAS

AMORIM, Nayara; COCOZZA, Glauco. **As Unidades de Paisagem Enquanto Ferramenta de Diagnóstico Urbano Ambiental e Zoneamento da Paisagem.**

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v. 23, n. 33, p. 132-132, 2016.

ARCADIS. **Plano Diretor Participativo de Ilhéus -PDPI.** 2022. Disponível em: <<https://digital.arcadis.com.br/portal/ilheus/>>. Acesso em outubro de 2023.

AutoCAD® autodesk® 2010.

AUTODESK®. **Referências do Guia de Personalização**. Disponível em:

<<https://help.autodesk.com/view/ACD/2024/PTB/?guid=GUID-D029509F-A2A0-4A7E-BDD5-FE95E7235C5C>>. Acesso em outubro de 2023.

BATTY, M. 2007. IN: ALMEIDA, C. M.; CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. (Org.).

**Geoinformação em urbanismo: cidade real x cidade virtual**. São Paulo: Oficina de Textos, 2007.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001: **Regulamenta os art. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Disponível em:

<[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)>. Acesso em outubro de 2023.

\_\_\_\_\_. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Carta Brasileira para Cidades Inteligentes: Guia de Implementação para Municípios**. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Regional, 2021. Disponível em: <

<https://cartacidadesinteligentes.org.br/>>. Acesso em setembro de 2023.

DORNELLES, A. B. C. **O Zoneamento e sua Importância Como um Instrumento de Planejamento Urbano**. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 13: 452-467, vol. 1, 2010. Disponível em:

<<https://portaldeperiodicos.unibrasil.com.br/index.php/cadernosdireito/article/view/2701>>. Acesso em outubro de 2023.

FAZANO, C. B; GONÇALVES, A. R. L. **A Ocupação dos Fundos de Vale em Áreas Urbanas**. São Carlos, 2011.

GUIMARÃES, P. B. V; ARAÚJO, D. S. **O Direito à Cidade no Contexto das Smarts Cities: o uso das TICs na promoção do planejamento urbano inclusivo no Brasil**. Revista de Direito da Cidade, vol. 10, nº 3, p. 1788-1812, 2018.

GOOGLE FOR DEVELOPERS. **Tutorial do KML**. 2014. Disponível em:

<[https://developers.google.com/kml/documentation/kml\\_tut?hl=pt-](https://developers.google.com/kml/documentation/kml_tut?hl=pt-)



VII - A utilização de geotecnologias gratuitas para disponibilização de informações sobre o zoneamento urbano: o caso de Ilhéus-BA

---

\_3746\_2015?cdLocal=5&arquivo=%7BDDDD4D6D-EDBA-C234-B8BE-B1C1BABABA72%7D.pdf>. Acesso em outubro de 2023.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2023. Disponível em:< <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>>. Acesso em outubro de 2023.

NOIA, A. C. **História, Identidade Local e Turismo**: Reflexões sobre a cidade de Ilhéus-BA a partir da segunda metade do século XIX. Caderno Virtual de Turismo. Vol. 7, Nº2, 2007.

PAIO, IL, L. PAMESANO; FALANGA, R. **O Uso dos Dispositivos Digitais na Prática da Cartografia. dois casos de estudo para o mapeamento colaborativo de narrativas urbanas**. Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo. Lisboa/São Paulo, 2020.

QGIS Development Team, 2018. **QGIS Geographic Information System**. Open Source Geospatial Foundation Project. <http://qgis.osgeo.org>.

## **SOBRE OS AUTORES**

### **Capítulo I**

#### **Mariana da Rocha Silva**

Graduanda em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina,  
mariana.rocha.silva@uel.br

#### **Jaqueline Telma Vercezi**

Professora do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Londrina,  
jaqvercezi@uel.br

### **Capítulo II**

#### **Francisco Manoel de Carvalho Neto**

Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), francisco.manoel@uel.br

#### **Ideni Terezinha Antonello**

Professora do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), Pesquisadora CNPq – Bolsista de produtividade em pesquisa 2,  
antonello@uel.br

#### **Léia Aparecida Veiga**

Professora do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), leia.veiga@uel.br

### **Capítulo III**

#### **Osmar Fabiano de Souza Filho**

Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), e professor substituto de Geografia do Instituto Federal do Paraná – Campus Avançado Astorga, osmar.fabiano980@uel.br

#### **Léia Aparecida Veiga**

Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), leia.veiga@uel.br

### **Capítulo IV**

#### **Arthur Faiotto Carneiro**

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo UEM/UEL, pg404579@uem.br

**Leonardo Cassimiro Barbosa**

Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá (UEM), lcarbosa@uem.br

**Capítulo V**

**Clevisson José da Silva**

Doutorando em Geografia Humana na Universidade de São Paulo, clevissonsilva@usp.br

**Dhiego Antonio de Medeiros**

Professor Assistente do Curso de Geografia do Campus V da Universidade Estadual de Alagoas, dhiego.medeiros@uneal.edu.br

**Capítulo VI**

**Izabelle Cristina Gusmão da Silva**

Doutoranda do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), izabelle.gusmao@uel.br

**Léia Aparecida Veiga**

Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina (UEL), leia.veiga@uel.br

**Capítulo VII**

**Rafaela da Veiga Paraiso Martins**

Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina (UEL), rdaveiga.geo@gmail.com

