

# Mercado ergue cidades dispersas



Rodovia Anhanguera, que corta a Região Metropolitana de Campinas: estradas se transformam em corredores de deslocamento da população

## Livro analisa as implicações da mobilidade populacional para o planejamento urbano

PATRÍCIA LAURETTI  
patricia.lauretti@reitoria.unicamp.br

Imagine-se que o crescimento das cidades deva ter relação direta com o aumento da população, ou seja, se há mais pessoas, é preciso mais casas. Não é, porém, o que tem acontecido no Brasil. “O boom imobiliário não corresponde ao aumento da população. O ritmo de crescimento de unidades domiciliares é muito superior ao ritmo de crescimento populacional”, afirma o geógrafo Eduardo Marandola Jr., professor da Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA) da Unicamp, um dos organizadores do livro “Dispersão Urbana e Mobilidade Populacional – Implicações para o Planejamento Urbano e Regional”, que pode ser baixado gratuitamente no site da Editora Blucher.

A publicação traz os resultados de projetos conduzidos pelos Laboratórios de Geografia dos Riscos e Resiliência (Lagerr) e de Urbanização e Mudanças no Uso e Cobertura da Terra (I-UM) da FCA e de pesquisadores da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e Universidade Federal Fluminense (UFF). As investigações, que analisam a maneira nociva como as metrópoles vêm crescendo, com um planejamento que não articula os setores da administração pública e os aspectos sociais e ambientais, contaram com o apoio da Fapesp e do CNPq.

O saldo é dramático para toda a população. Quando as moradias são erguidas nas margens das cidades, de maneira espalhada, ou dispersa, os moradores que deixam os centros urbanos, muitos deles vivendo sozinhos (uma vez que tem se verificado o aumento dessa tendência), vão precisar de investimentos que envolvem o consumo de recursos ambientais. Surgem, além dos grandes condomínios horizontais, lojas espetaculares nas beiras de rodovias, ampliação das redes de energia e telecomunicação. Para agravar o problema, muitas dessas áreas são de proteção ambiental. “Com as facilidades de comunicação e transporte, as pessoas passam a poder optar em trabalhar em uma cidade e morar em outra e, não raro, passam a utilizar serviços tipicamente urbanos no caminho”, salienta o professor.

A falta de articulação dos setores, sobretudo o poder público e o mercado imobiliário, que deveriam dialogar antes de tomar decisões que levam à urbanização das cidades, é apontada por Eduardo Marandola Jr. como uma das principais causas do problema. “Todo o mercado imobiliário trabalha assim: fazendo produtos e ignorando o planejamento. Regular o mercado imobiliário

é imprescindível”. E não se trata apenas dos condomínios horizontais voltados à população mais abastada. Há um estudo detalhado na publicação sobre o programa “Minha Casa, Minha Vida” do governo federal, que aponta uma série de problemas. Enfim, trata-se de uma tendência, na qual a dispersão urbana é o perfil esperado dos empreendimentos.

O organizador do livro observa, por exemplo, que o programa é pensado exclusivamente do ponto de vista habitacional, para sanar um déficit. “Não foram incorporados à política do programa aspectos específicos de cada cidade. Ademais, as áreas para crescimento na maioria dos municípios de porte médio têm comprometimento ambiental. Mas se você tem uma política pública de outro setor que está possibilitando a construção de casas, a tendência é ‘dar um jeito’ para que isso possa se viabilizar”. O programa é destinado à construção de novas residências e, portanto, precisa ocupar áreas novas para construir esses domicílios “mesmo que a cidade ainda tenha unidades domiciliares vazias”, complementa.

Difícilmente o custo ambiental para esquentar a malha de infraestrutura da cidade até um empreendimento é levado em conta no momento de sua aprovação. “A falta de diálogo e integração dos vários setores da política pública acaba gerando a maior parte dos impactos. Sem contar que você está onerando o município”, afirma Marandola Jr.

### FENÔMENO

O fenômeno da dispersão urbana está relacionado a uma nova faceta de suburbanização, segundo os estudos. Tradicionalmente, os subúrbios ou bairros operários começaram a surgir no modelo de cidade industrial que se desenvolve nos caminhos do trem e do bonde. Curiosamente, a atual suburbanização ainda está ligada à oferta de transporte. Somente com a facilidade de locomoção é que as pessoas podem optar pelo que os pesquisadores chamam de mobilidade pendular, ou seja, fazer o movimento diário de ir e vir, para quem trabalha ou estuda longe de casa.



O professor e geógrafo Eduardo Marandola Jr., um dos organizadores do livro: “O mercado imobiliário trabalha fazendo produtos e ignorando o planejamento”

Os “novos subúrbios” são diferentes, entretanto, pois abrigam a população mais escolarizada e com maior poder de compra. A dispersão urbana se traduz, conforme o professor, numa diminuição da escala social e aumento da escala espacial. “A gente está cada vez mais circulando em poucos lugares, em poucos círculos, mas atravessando espaços cada vez mais distantes e levando cada vez mais tempo”.

Para muitas pessoas, as novas periferias oferecem as mesmas possibilidades que o centro. “Dependendo da sua rotina, morar longe do centro é bom. Esta é a grande diferença entre o modelo da cidade compacta e o modelo que as cidades adotaram, que é o da cidade dispersa. A compacta tem uma centralidade muito clara e o fluxo é bem definido. Já na cidade dispersa existe uma pluralidade de deslocamentos, gerando outra forma urbana, com trânsito a toda hora e em todo lugar”. Se até a industrialização o único referencial de comércio e de serviços estava no centro da cidade, hoje, com a descentralização, a tendência é o desenvolvimento dos eixos rodoviários em detrimento do centro.

### CARACTERÍSTICAS DISTINTAS

O livro analisa três regiões às quais estão vinculados os grupos de pesquisa: todo o Estado do Rio de Janeiro, cidades do Estado de São Paulo e Natal, capital potiguar. Marandola Jr. explica que a dispersão urbana tem características próprias em cada uma delas, dependendo da história de como foi seu processo de urbanização. “No Rio de Janeiro, as segundas residências em regiões de lazer e veraneio passaram a ser ocupadas como primeira residência. Estes moradores estão buscando qualidade de vida e contato com a natureza”.

Da mesma forma se dá a urbanização em Natal, com a diferença que os empreendimentos além de mais recentes, disputam espaço com áreas de proteção como as de falésias e lagos. No Nordeste, grande parte dos moradores da cidade dispersa é, segundo Marandola Jr., composta por uma população bastante escolarizada, proveniente do Sudeste e que migrou com dinheiro no bolso e vontade de “recomeçar” a vida mais próxima do mar.

“Natal é um fenômeno interessante, pois faz parte de uma grande metropolização e urbanização que o Nordeste viveu nos últimos 20 anos. A cidade tem mais de um milhão de habitantes e uma região metropolitana

enorme. Como tem praia, a urbanização se espalha pela linha litorânea. São criados novos bairros incorporando novas cidades ao processo de urbanização. Imagine que em Natal, estamos falando de áreas de falésias, lagos, uma série de implicações ambientais”, reflete. Como no Rio de Janeiro, há grande importância também no fenômeno da segunda residência e dos domicílios de uso ocasional, que ajudam a constituir uma urbanização dispersa que vai produzindo a conturbação pela linha da costa.

Já em São Paulo, a mobilidade populacional sempre foi marcante. “O ir e vir entre as cidades paulistas não é fenômeno dos anos 1990, mas faz parte de como a rede urbana paulista se constituiu, baseada na complementaridade entre as cidades. Do ponto de vista da mobilidade, o que nós temos hoje não é um fenômeno novo. O que é novo é essa mobilidade ter se convertido em dispersão urbana”. A metropolização faz parte do fenômeno. Em vez do ir e vir entre as cidades, o fato novo é, de acordo com o professor, que você não precisa mais fazer a escolha de qual cidade você deve morar. “Com as facilidades de transporte e comunicação, eu mantenho a minha residência e as minhas redes. Continuo na minha cidade, com meus amigos de infância, sei qual profissional contratar em caso de necessidade, em vez de reconstruir minha rede em outro local”.

### FUTURO

O que a cidade dispersa reserva à população brasileira que envelhece muito mais do que se renova? O professor Marandola Jr. lembra que é preciso avaliar se os idosos do futuro próximo ficarão nesses bairros distantes ou se vai haver um retorno ao centro, onde os deslocamentos são menores, e a rede de serviços é mais densa, enfim “onde há facilidade em vez do isolamento dos bairros frutos da dispersão urbana”. “Não está se discutindo no planejamento urbano ou nos vários setores como serão nossas cidades”, complementa.

Com os dados sobre o envelhecimento da população já é possível antever o futuro. “Sabemos que precisamos de menos escolas e de mais saúde para os mais velhos. Portanto, que cidade é essa com cada vez famílias menores, ou seja, com menos cuidadores e uma população idosa? Estamos construindo cidades para pessoas que têm uma autonomia total, e parte da culpa disso é do mercado imobiliário”.

### SERVIÇO

Publicação: “Dispersão Urbana e Mobilidade Populacional”

Organizadores: Ricardo Ojima e Eduardo Marandola Jr.

A obra pode ser acessada no link:

<http://pdf.blucher.com.br/s3-sa-east-1.amazonaws.com/openaccess/9788580391381/completo.pdf>

<http://openaccess.blucher.com.br/article-list/dispersao-urbana-e-mobilidade-populacional-286/list#articles>

