

# A dispersão urbana como novo modelo de cidade

Pesquisadores da UFF e Unicamp defendem que as cidades possuem sua própria dinâmica e mobilidade desafia modelos clássicos como o de Região Metropolitana

JOSÉ DE ARIMATHÉIA

As cidades possuem um dinamismo próprio e desafiam os modelos estabelecidos de desenvolvimento, particularmente aqueles baseados na economia, como o de “Região Metropolitana”. Um conceito que pode explicar estas dinâmicas é a “dispersão urbana”, tema da mesa-redonda que trouxe os professores Eduardo Marandola (Universidade de Campinas) e Werther Holzer (Universidade Federal Fluminense) à UEL no dia 27 de julho: “Dispersão urbana e novas formas das cidades: mobilidade, experiência e planejamento”.

O crescimento das cidades tem seguido, por décadas, o modelo de Região Metropolitana (RM), no qual existe uma sede, um centro (econômico e de serviços), densamente povoado, e núcleos urbanos menores à volta, periféricos, com menos recursos. Neste modelo, a funcionalidade impõe o modelo, explica o professor Holzer. Na verdade, lembra o pesquisador, o próprio modelo de RM não foi desenvolvido em plenitude, mas sobretudo administrativamente.

O professor Eduardo comentou que mesmo as RMs mais novas podem apresentar características um pouco diferentes das mais antigas, surgidas décadas atrás. Nas mais recentes, a sede é relativamente menor e o entorno cresce e ganha importância, levando à chamada “penduralidade”, ou seja, as pessoas vem e vão dentro da região, por opção. Em razão de tais fenômenos, defendem os pesquisadores, é essencial pesquisar e compreender a dispersão urbana para um planejamento urbano mais adequado, já que ela vai exigir investimentos seus diferentes daqueles do modelo tradicional.

Para o professor da UFF, que pesquisa o tema desde 2003, este modelo nunca foi bem sucedido no Brasil, e a autonomia concedida aos municípios pela Constituição de 1988, como ente federativo (“fictício”), só piorou, pois não leva em conta as especificidades de cada local e região. O professor Eduardo observou que a Paraíba é o estado com mais RMs, de modo que praticamente todos os municípios de lá pertencem a uma, e em Santa Catarina o cenário é quase o mesmo.



Os professores Eduardo Marandola (Unicamp) e Werther Holzer (UFF) participaram de mesa-redonda e do lançamento de três livros

A mobilidade das populações verificada nos últimos anos é crucial para entender o modelo de dispersão urbana, e é sua característica principal. Nele, urbano e rural são mais difusos, mais interpenetrados, a configuração não é mais radial, mas há percursos variados, e os próprios eixos de deslocamento podem gerar uma “cidade estrada”. A ideia é que, a partir das diferentes conformações de mobilidade, surgem uma variedade de opções, em dispersões não metropolitanas. “As pessoas estão optando por viver em outros locais, por renda ou por outros fatores, como qualidade de vida, proximidade com entes familiares ou serviços específicos”, descreve Holzer. Por isso, hoje, existem muitas pessoas que vão à cidade para trabalhar mas moram em chácaras, e em volta delas existem pequenos mercados, hotéis, bancos e postos de combustíveis – não há mais uma separação clássica.

Tudo isso pode surgir a partir de iniciativas individuais, de pessoas que escolhem tais lugares para morar ou abrir um negócio. Com o tempo, o fluxo aumenta e o espaço é utilizado extensivamente – outra características do modelo de dispersão. Assim, grandes contingentes de população podem simplesmente mudar de cidade, e núcleos urbanos podem fenecer ou se expandir conforme esta dinâmica, às vezes por um fator aparentemente mais pontual, como a construção de uma hidrelétrica – ela

atrai trabalhadores, que acabam ficando. É o caso de Foz do Iguaçu e Itaipu. O programa Minha Casa Minha Vida é outro destes fatores citados pelo professor da UFF, que deslocou grandes quantidades de pessoas sem lhes fornecer a estrutura adequada.

O professor lembra que o modelo de RM não prevê fatores que possam causar grande mobilidade e, consequentemente, não planeja a infraestrutura necessária para lidar com ela. Além disso, a ideia de RM parte do princípio de que ela vá crescer continuamente. “Só que o país envelhece e pode haver até estagnação, pois o crescimento vegetativo brasileiro vem baixando”, comenta. Está em 1,26%, menor que o da Irlanda e Israel, por exemplo.

Mesmo as cidades planejadas não escapam destas novas dinâmicas e da mobilidade. Mas no caso de Brasília, tombada com apenas 30 anos, as populações atraídas tiveram que se fixar em outros locais, criando as cidades satélites – ou seja, não são uma expansão de Brasília. “Brasília é um modelo que não funcionou. Ela é um grande centro administrativo e as pessoas que foram para lá depois foram ‘jogadas’ na periferia. Mas mesmo lá ocorrem outras dinâmicas”, afirma o professor Holzer.

O ponto chave é o grau de escolha que as pessoas possuem em realizar a mobilidade, seja por condições econômicas favoráveis (para adquirir um imóvel e um carro, por exemplo) ou por

“O modelo de Região Metropolitana não prevê fatores que possam causar grande mobilidade e, consequentemente, não planeja a infraestrutura necessária para lidar com ela”

mudança de estilo de vida. “Desde os anos 90 os centros crescem menos. Nas cidades menores, as relações entre o urbano e rural estão mudando, ficando mais entrelaçadas. E mesmo os mais pobres possuem algum grau de escolha de mobilidade, então ela acontece”, explica o professor Eduardo.

Para o professor Holzer, é aí que se constata a importância da pesquisa, pois esta dispersão só pode ser observada num estudo qualitativo. Além disso, ele defende o amplo debate entre o modelo de cidade compacta e densa das RMs e do de uso extensivo da cidade dispersa. Mas já existem estudos. Holzer fala de uma tese, recém concluída, que aborda um contraponto à RM: o conceito de “slowcittà”. Já existem centenas na Europa certificadas como tal, e designam núcleos urbanos, mesmo grandes, que adotaram um modo de vida calmo e tranquilo, diametralmente oposto à famosa “correria do dia a dia”.

Além da mesa-redonda, os professores participaram do lançamento de três livros. O primeiro é “A Geografia Humanista: sua trajetória 1950-1990” (Eduel), de autoria do professor Werther Holzer; o segundo é “A Escola Francesa de Geografia: uma abordagem conceitual” (Perspectiva), do geógrafo francês Vincent Berdoulay e prefaciado pelo professor Eduardo; o terceiro, coorganizado por este, é “Dispersão urbana e mobilidade social” (Blucher).