



A cidade, o espaço e o diálogo com a sustentabilidade

The city, the space and the dialogue with sustainability

Leticia Barroso

Arquiteta e Urbanista - Universidade Federal Fluminense - UFF,
Rua Passo da Pátria nº156 bloco D sala 541, CEP 24210- 240, São Domingos, Niterói,
RJ, Brasil

leticiabarroso@gmail.com

Vera F. Rezende

Arquiteta e Urbanista - Universidade Federal Fluminense - UFF,
Rua Passo da Pátria nº156 bloco D sala 541, CEP 24210- 240, São Domingos, Niterói,
RJ, Brasil

vrezende1234@gmail.com

Resumo

Nos últimos anos, cada vez mais pessoas vivem em cidades. Mas, elas estão tendo uma boa relação com o lugar em que moram? Um dos elementos que contribuem para que se viva bem é o atendimento com qualidade do transporte público, acessível a toda a população. Outras questões são a redução de espaços públicos e a invasão dos carros nas ruas, além de outros. Pode-se afirmar que a urbanização promoveu o banimento de espaços públicos, além de intensificar os processos de fragmentação, exclusão e segregação. Por outro lado, assistimos algumas soluções baseadas nos princípios do novo urbanismo, surgido nos Estados Unidos da América, que tem por objetivo minimizar os problemas citados anteriormente. Na busca por uma melhor qualidade de vida e sustentabilidade urbana, ações vem sendo implementadas visando um melhor uso da cidade, tais como, o transporte sustentável (transporte público e bicicletas) e a conectividade com o espaços públicos. O presente estudo é baseado na análise de ações sustentáveis da cidade de Sorocaba (SP) que tem investido na melhoria de qualidade de vida dos que ali vivem

Palavras-chave: sustentabilidade, espaços públicos, transporte público, qualidade de vida.

Abstract

In recent years, more and more people live in cities. But, do they have a good relationship with the place where they live? An important element that determines life quality is the provision of a proper transportation system, accessible to all. Other important issues that contribute negatively are the reduction of public spaces and the increase of the number of vehicles. It can be also affirmed that the urbanization process promotes a severe decrease of public spaces, besides intensifying the processes of fragmentation, exclusion and segregation. On the other hand, we have seen some solutions based on the principles of new urbanism, emerging in the United States of America, that have as objective to minimize the problems in public spaces. In the search of a better life quality and the urban sustainability, actions have been implemented such as sustainable transport (public transport and bicycles) and connectivity to public spaces. This study provides analysis on some sustainable actions implemented in Sorocaba (SP), to understand their real impact in the quality of life of the population.

Keywords: sustainability , Public Spaces , Public Transportation , Quality of Life .

1. INTRODUÇÃO

A cidade, nas palavras do sociólogo e urbanista Robert Park, é a tentativa mais bem-sucedida do homem de refazer o mundo em que vive mais de acordo com os seus desejos. Mas, se a cidade é o mundo que o homem criou, é também o mundo onde ele está condenado a viver daqui por diante.

Assim, indiretamente, e sem ter nenhuma clareza da natureza da sua tarefa, ao fazer a cidade o homem refaz a si mesmo. E, neste refazer a cidade, inúmeras foram as transformações ao longo do tempo. Da constituição da família nuclear urbano-industrial até seu desaparecimento, novas formas de convivência se apresentaram o que corresponde a uma outra forma de espaço habitado.

Passamos a conviver com a decomposição do espaço urbano, da separação espacial dos postos de trabalho da residência, da obsolescência e desativação dos lugares, dos edifícios e das indústrias privando-os de referências espaciais e temporais tradicionais. Como consequência, mudou o modo de funcionar as relações do espaço urbano. Entretanto, o espaço tem um papel a cumprir em seu desenvolvimento, pois a sociedade se realiza com o espaço e no espaço.

Desse modo, é possível pensar nas mudanças do espaço social a partir das transformações das relações sociais, mais do que em uma modificação da sociedade a partir das estruturas espaciais. Doorey Massey reconhece “o espaço como produto de inter-relações, como sendo constituído através de interações, desde a imensidão do global até o intimamente pequeno”(2009,p.28). Diz ainda que “se o espaço é, sem dúvida, o produto de inter-relações, então deve estar baseado na existência da pluralidade” (2009, p.28).

É o espaço que permite a construção de identidades, é onde ocorrem as interligações e a possibilidade de estabelecer o bem-estar à população e está intimamente relacionado ao modo de vida urbano, isto quer dizer que o funcionamento da sociedade

deve-se considerar a dimensão urbana. Outro aspecto é que os vínculos sociais são dependentes deste ambiente que foi e vem sendo construído pelas e com as pessoas.

Como resultado da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente criou-se a Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento e, em 1987, foi apresentada por esta Comissão, o Relatório Brundtland, mais conhecido como Nosso Futuro Comum lançando o conceito do desenvolvimento sustentável como ‘aquele que atende às necessidades do presente, sem comprometer as possibilidades das gerações futuras satisfazerem as suas necessidades.

“Nesse sentido o desenvolvimento sustentável seria uma correção, uma retomada do crescimento, alterando a qualidade do desenvolvimento, afim de torná-lo menos intensivo de matérias primas e mais equitativo para todos”(HERCULANO,1996, p.380).

Assim a sustentabilidade entra no cenário urbano com a possibilidade de corrigir a desigualdade social e estabelecer um diálogo com o setor econômico, unir esforços e contemplar, em políticas públicas, projetos para uma melhor qualidade de vida às pessoas. Observa-se que a partir da década de 1990, as políticas públicas buscam associar o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental.

Nesse momento, cabe perguntar se a Cidade Sustentável é capaz de reunir anseios da sociedade rumo à construção de um projeto coletivo de cidade. Primeiramente, é preciso considerar que uma cidade sustentável deve ser aquela que além de proporcionar um ambiente saudável deverá proporcionar a construção de espaços de diálogos para não só enfrentar desafios mas a permanência de um debate da sociedade sobre a sua reprodução na base material.

Se o homem não se limita a uma simples lógica utilitarista há possibilidades da construção da cidade sustentável por meio projetos inovadores que contemple outras necessidades humanas para o alcance da qualidade de vida.

Outras propostas foram pensadas além das Cidades Sustentáveis, as Cidades Verdes, Cidades eficientes em recursos, as Cidades Resilientes, entre outras. Além dessas, a Cidade Compacta que propõe uma densidade adequada, e por meio desta, ser capaz de promover a integração das funções urbanas buscando uma forma a conjugar uma rede de mobilidade eficiente.

A cidade industrial produziu a segregação socioespacial que nega o direito à cidade. Pode-se afirmar que a urbanização cresceu vinculada ao reinvestimento dos lucros e o banimento de espaços onde as pessoas possam vivenciar a cidade. Embora as nossas cidades modernas não se caracterizem pela industrialização os processos de fragmentação, exclusão e segregação permanecem.

Assim, a cidade, que no passado oferecia espaços de encontro e do vivido, em que a rua ou a praça foram apropriadas conforme éticas próprias dos grupos sociais. Se a cidade não é mais o lugar do encontro, o que está presente é a fragmentação do cotidiano, em que o livre ir e vir das pessoas foram subjugados pelo predomínio da circulação dos veículos.

Além da fragmentação do cotidiano, se instalou na cidade a fragmentação de como as pessoas vivem, ou seja, um habitar distante do trabalho. O mundo tornou-se fragmentado e efêmero. Diante das transformações tecnológicas, profundas mudanças ocorreram na natureza do trabalho e consequentemente nas cidades.

2. O NOVO URBANISMO

E, que outras mudanças estão acontecendo nas cidades? Ermínia Maricato (1996) diz que na década de 1940, quando 31% da população brasileira era urbana, as cidades eram vistas como avanço e modernidade em relação ao campo que representava o Brasil atrasado ou arcaico, no início de 2001, quando 80% da população é urbana, sua imagem passa a ser associada à violência,

poluição, favela, criança desamparada, epidemias, tráfego caótico, entre outros inúmeros males. Além destes fatores, o crescimento tem revelado as contradições do desenvolvimento do uso de recursos de um território e as desigualdades sociais.

No final do século 20 surgiu nos Estados Unidos o novo urbanismo, uma iniciativa de urbanistas estadunidenses que lançaram uma proposta que tem por objetivo integrar a cidade com 27 princípios constantes na “Carta do novo Urbanismo”. Para este trabalho trazemos os princípios que são comumente utilizados conforme LUCCHESI (2010) que os detalha em 10:

1. Facilidade para pedestres: simplificar caminhos, criar vias rápidas de pedestres para que estes não precisem estar dependentes de outros tipos de transportes.

2. Conectividade: interação das cidades/bairros com o restante da cidade, com transporte público e/ou outras alternativas.

3. Uso misto e diversidade: para um melhor aproveitamento de espaços, nada é isolado, morar, trabalhar, consumir e recrear dividem uma mesma zona, o que facilita a primeiro princípio de atender a necessidade dos usuários sem a necessidade de grandes deslocamentos.

4. Diversificação das moradias: diversificar as moradias facilita a interação no dia a dia de pessoas de diferentes classes sociais, idades e raças, permitindo a criação de vínculos pessoais,

fundamentais o crescimento do bairro

5. Qualidade do projeto arquitetônico e urbanístico: projetos bem desenvolvidos, que prevejam a se a estrutura estará compatível com a região após alguns anos.

6. Estrutura de um bairro tradicional: estruturar os bairros com quadras tradicionais, projetos de

vizinhança para pedestres, com diferentes tipos de funções desde a habitação ao trabalho,

desenvolvidos de forma equilibrada para ser autônomo.

7. Aumento da densidade: mais pessoas em um espaço com menor projeção, visto a grande demanda por habitações e espaço escasso nos dias atuais.

8. Transporte público ambientalmente adequado: que não interfira diretamente no trânsito, não prejudicando o fluxo deste.

9. Sustentabilidade: princípios sustentáveis, como reutilização de águas pluviais, de resíduos, iluminação solar, etc.

10. Qualidade de vida: visar sempre bem estar social dos usuários.

Os princípios acima apresentados são norteadores para uma cidade onde as pessoas possam se ver como iguais, se encontrem e se sintam parte do local em que vivem, com conforto, segurança, mobilidade e conectividade.

Assim, este trabalho visa apresentar intervenções realizadas na cidade de Sorocaba (SP) que dialogam com alguns princípios do Novo Urbanismo na busca do bem-estar da população. Trata-se projetos de mobilidade urbana e a criação de espaços públicos que contribuem para estabelecer vínculos das pessoas com a cidade.

2.1. O MUNICÍPIO DE SOROCABA

Sorocaba conta com uma população de 586.625 (IBGE, 2010) e está localizada na região do sudoeste do Estado de São Paulo, e foi elevado a município no dia 3 de março de 1661. Sorocaba tornou-se um marco obrigatório para os tropeiros, no século XVII, devido a sua posição estratégica, eixo econômico entre as regiões Norte, Nordeste e Sul. Com o fluxo de tropeiros, o povoado ganhou uma feira onde os brasileiros de todos os Estados reuniam-se para comercializar animais, a Feira de Muas.

A partir da década de 1970 o parque industrial foi diversificado, e hoje em torno de 1.500 empresas, entre elas algumas principais do país. Sorocaba,

entre 2000 e 2010 contou com uma taxa de crescimento de 1,8% ao ano, maior que a média do Estado de São Paulo que é de 1,1.

Enquanto a densidade geográfica de Sorocaba é 1.305,5 a média do Estado de São Paulo é de 166,2 (SEADE, 2011). Estes dados apontam para o comprometimento da ocupação do solo no tocante ao crescimento desordenado, ocupações em áreas de risco e frequentes deslizamentos e alagamentos na cidade.

O levantamento de todas as capitais e nas cidades com mais de 400 mil habitantes, por meio dos dados da frota nacional do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) referentes a maio de 2009 e da estimativa populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) deste mesmo ano, revelou que Sorocaba tem exatamente um veículo por cada dois habitantes.

Mas, entre 2000 e 2010 diversas intervenções foram realizadas pelo poder público. Destacamos neste trabalho a criação de espaços públicos e a construção de ciclovias na cidade. Em épocas de chuvas, as ocorrências de transbordamento das águas de córregos e rios provocavam inundações trazendo grandes transtornos às pessoas que residiam ao seu redor. Assim, com o propósito de eliminar as enchentes, 25 áreas se tornaram Parques entre 2005 e 2010. Entre eles, o Parque Formosa e o Parque das Águas.



Figura 1 – Parque da Formosa antes.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.



Figura 2 – Parque da Formosa depois.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.



Figura 3 – Parque das Águas antes.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.



Figura 4 – Parque das Águas depois.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

Essas ações de recuperação de áreas degradadas incluem coletores de esgotos, galerias de águas pluviais, limpeza, recomposição vegetal, implantação

de paisagismo e equipamentos de lazer, inclusive ciclovias. Novos espaços públicos são construídos em Sorocaba. Ao lado destes espaços, as ciclovias. Sorocaba conta com aproximadamente 110 quilômetros de ciclovia que liga a cidade de Leste a Oeste e de Norte a Sul. Cabe informar, que o Plano Ciclovitário de Sorocaba começou a ser implantado em 2006.

Considerando a cidade Sorocaba conta com altos índices de carro por pessoa, conforme apresentado anteriormente, o uso da bicicleta foi uma alternativa de locomoção urbana, pois auxilia na diminuição do tráfego de veículos automotivos, na redução de emissão de dióxido de carbono, além disso, tem baixo custo de aquisição e manutenção.



Figura 5 – Ciclovía.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.



Figura 6 – Ciclovía.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba.

Assim, visando minimizar os congestionamentos com alternativas de um acesso mais rápido as ciclovias foram construídas para responder à este desafio.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A valorização do ser humano é a meta do novo urbanismo que buscou a qualidade de vida baseado na promoção do bem-estar da população. Importante destacar que as ações que Sorocaba realizou contribuiu para melhorar a relação do ser humano com meio em que estão inseridos.

Cabe destacar, que estas intervenções tem aspectos comuns que é favorecer não só o acesso à cidade como também encontros das pessoas na cidade de Sorocaba.

Percorrer e acessar a cidade favorece o desenvolvimento do sentimento de pertencimento do local que se vive. O espaço público é um espaço político e deve ser cada vez mais utilizado pelas pessoas no sentido de estabelecer outros vínculos sociais e afetivos.

Mas, ainda permanece o direito de transformar democraticamente o que é comum a todos – a cidade. E assim, descortinar possibilidades de se construir pactos políticos e refazer a cidade, ou seja, a cidade que queremos viver.

Referências Bibliográficas

ACSELRAD, Henri. *A duração das cidades*. Sustentabilidade e risco nas políticas públicas, Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001. 238 p.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (CMMAD). *Nosso Futuro Comum*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2 ed.1991. 430 p.

HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. 15 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2006. 349 p.

HERCULANO, Selene. *Em busca da boa sociedade*. Niterói: EdUFF, 2006. 426 p.

LEFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001. 146 p.

LEITE, Carlos.; AWAD Juliana C. Marques. *Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Porto Alegre: Ed. Bookman, 2012.

LUCHESE, Cecília. *O Novo Urbanismo*. Disponível em < <http://theurbaneearth.net> >. Acesso em: 03 out. 2014.

MARICATO, Erminia. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec, 1996. 141 p.

MASSEY, Doreen. *Pelo Espaço*. Rio de Janeiro. Editora Bertrand Brasil Ltda, 2009.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.