

diálogos com a

# GERAÇÃO Z

Ano 9 | #01 | 2018

CIDADES  
PARA  
PESSOAS

Fronteiras  
EDUCAÇÃO



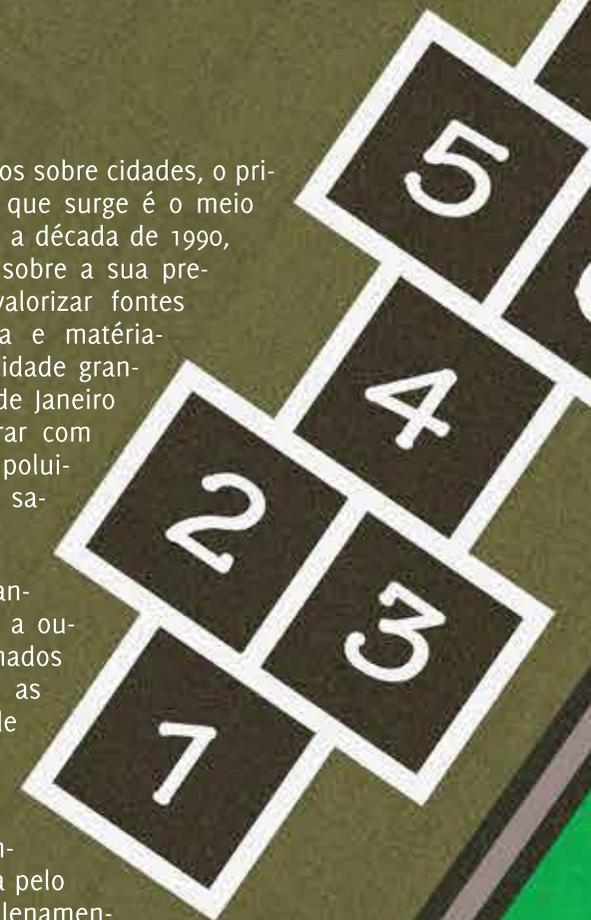
# VIVER JUNTOS? COMO

Quando falamos sobre cidades, o primeiro assunto que surge é o meio ambiente. Desde a década de 1990, existe um debate sobre a sua preservação e como valorizar fontes renováveis de energia e matéria-prima. Viver em uma cidade grande, como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre, é se deparar com vários problemas ambientais: poluição, engarrafamentos, falta de saneamento básico, entre outros.

Mas, ao morarmos em uma cidade grande, também precisamos estar atentos a outros tipos de desafios que estão relacionados à nossa convivência e à interação entre as pessoas: falta de tolerância, violência, falta de diálogo e distâncias sociais.

Atualmente, a maioria dos brasileiros vive em grandes cidades em busca de empregos e boas condições de vida. A cidade é a melhor forma encontrada pelo homem para potencializar suas capacidades e realizar plenamente nossa tendência à vida em sociedade.

Os problemas existem e são reais. Mas viver juntos, em um mesmo lugar, nos permite explorar ao máximo nossas qualidades e fomentar nossa criatividade para pensar em novas possibilidades e soluções para a vida nos grandes centros urbanos. O que podemos fazer para tornar a nossa cidade uma cidade para pessoas?



# A ERA DAS GRANDES CIDADES

Nas últimas décadas, as cidades têm recebido um número cada vez maior de pessoas. O esvaziamento do campo, a busca por oportunidades de emprego e por cursos técnicos e acadêmicos, e a mudança para alcançar condições básicas de vida são alguns dos fatores que levam indivíduos, famílias e grupos a migrarem para os grandes centros urbanos.

Atualmente, 80% dos brasileiros vivem em cidades. Este número está aumentando de forma consistente e tende a crescer ainda mais nos próximos anos, transformando metrópoles em verdadeiras megalópoles. Uma cidade que começa a receber grandes ondas de **migração** cresce, e ao seu redor também crescem as cidades vizinhas. Muitas vezes, fica difícil identificar onde uma cidade começa e outra termina.

É a era das grandes cidades, das cordilheiras urbanas, da vida predominantemente urbana. Mesmo regiões agrícolas têm sua população reduzida graças ao aumento da tecnologia e ao uso de máquinas, impelindo trabalhadores rurais (e suas famílias) a migrarem para o meio urbano.

Neste contexto, destaca-se um elemento fundamental das cidades: seus cidadãos. Toda cidade é formada de pessoas. Pessoas que nasceram lá, que passam por lá, que chegaram lá. Pessoas com objetivos, culturas, anseios, sonhos e hábitos muito diversos.

A era das grandes cidades lança um desafio. Uma questão importante e, ao mesmo tempo, um indicador de caminhos: como viver juntos.

## #migração

Movimentação de entrada (imigração) ou saída (emigração) de indivíduos em busca de melhores condições de vida. A migração pode ocorrer entre países diferentes ou dentro de um mesmo país.

O que acontece quando muitas pessoas ocupam o mesmo espaço?

Uma grande cidade agrega mundos dentro de mundos. Pequenos centros espalhados por diversas regiões e bairros voltados para o comércio, bairros-dormitórios, centros comerciais, condomínios de luxo, favelas, indústrias, presídios. Uma infinidade de núcleos que criam fluxos de movimento e relações.

Conectados por ruas, avenidas, calçadas, linhas de trens e metrô, os cidadãos se encontram e estabelecem formas de contatos uns com os outros. Na cidade grande, convivemos entre desconhecidos. Uma massa de indivíduos que talvez nunca venham a criar um laço e trocar uma palavra. Ou até mesmo estabelecer uma relação não espacial por meio das redes digitais.

Quanto maiores as cidades, mais bens e serviços elas oferecem. Serviços 24 horas, ampla programação cultural, variedade gastronômica, produtos eletrônicos, importados, industrializados, naturais. Isso também vale para as oportunidades de emprego e de estudo.

Mas em igual proporção estão os problemas. Altos índices de violência e criminalidade, serviços públicos insuficientes para as demandas de toda a população, disputa por colocação profissional e diferentes formas de desigualdade.

O equilíbrio que sustenta uma cidade é complexo e se forma de uma infinidade de redes de relações entre pessoas que dividem afinidades, que utilizam os mesmos serviços e que, por outro lado, podem ter interesses completamente diversos.

É imperativo debater o tema da convivência, do “viver juntos”. Uma cidade se constitui de indivíduos que, mesmo diferentes entre si, partilham o espaço como algo comum a todos. São, portanto, concidadãos, integram e partilham o mesmo ambiente, estabelecendo-o e transformando-o a partir de suas posturas, atitudes, comportamentos, atividades e participação.

Observemos mais atentamente as questões que perpassam as grandes cidades para, efetivamente, fazer delas um cenário para as pessoas.

# COMO ELAS CRESCEM

O processo de urbanização no Brasil tem sua história associada à industrialização. Marcadamente no início do século XX, a indústria passou a atrair milhares de trabalhadores que abandonaram as zonas rurais. O governo começou a se interessar pelo processo de industrialização nos anos 1930, devido à crise do modelo agrário-exportador, em especial da economia cafeeira.

Uma vez que a riqueza estava concentrada na Região Sudeste, foi nela que se formaram os primeiros polos industriais do País. Com isso, toda uma estrutura se formou em torno da indústria: sistemas bancários, mão de obra especializada, mercado consumidor, melhor infraestrutura urbana etc. A região atraiu imigrantes de diversos pontos do território nacional, com destaque para os imigrantes nordestinos. Foi a primeira região a ter uma população urbana superior à rural.

O modelo urbano-industrial se tornou objeto central por parte do investimento governamental de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e dos governos militares, promovendo um crescente aumento da população urbana. A construção de Brasília, no governo Kubitschek, provocou nova onda migratória, desta vez para a Região Centro-Oeste, que recebeu a maior onda de imigrantes das Regiões Norte e Nordeste do País, e se consolidou como a segunda região mais urbanizada (posição antes ocupada pela Região Norte).

A partir da década de 1970, a população urbana brasileira ultrapassou a população rural. Neste período, ocorre também a descentralização da indústria, que passa a se desenvolver em outras regiões. Diversos incentivos foram implementados para atrair empresas e indústrias a novos locais, combatendo a retração industrial dos anos 1980. Com isso, houve um aumento significativo de urbanização nas Regiões Sul, Norte e Nordeste.

Dessa forma, as cidades cresceram, impulsionadas por políticas nacionais voltadas para a mudança de *status* de País agrário para industrial.

# CONSEQUÊNCIAS E ESTRATÉGIAS

O crescimento das cidades brasileiras ocorreu na maior parte das vezes de forma descontrolada e desordenada, acarretando em muitas consequências negativas que, na maioria das vezes, reduzem os ganhos de crescimento e acabam encobrindo as consequências positivas.

A concentração de capital e desenvolvimento no processo de industrialização e urbanização agregou às cidades maiores ofertas de emprego e serviços (saúde, educação, segurança, transporte, saneamento etc.). Mas careceu de planejamento urbano.

O conceito de planejamento urbano não aponta, como o nome pode sugerir, a construção parametrizada de uma cidade, como ocorreu em Brasília. É uma forma de antecipar o futuro, propondo estratégias e ações que lidem com os impactos positivos e negativos da urbanização, para melhorar a qualidade de vida nas cidades. Isso pode ser feito através do ordenamento do espaço físico, de leis e mecanismos de controle do uso do solo e das atividades urbanas, da distribuição de serviços e oportunidades à população.

A favelização é uma das consequências da falta ou das deficiências do planejamento urbano. Moradias precárias em áreas ocupadas ilegalmente nas capitais brasileiras se multiplicaram de forma irregular e acelerada. Seus moradores são pessoas atraídas pelas maiores ofertas de emprego da cidade, mas não dispõem de recursos para adquirir ou alugar imóveis nas regiões centrais. Eles se estabelecem em lugares “rejeitados” pela ocupação formal: periferias distantes e áreas de risco – morros, margens de rios. A falta de oferta de habitação popular, aliada às deficiências de fiscalização, levaram ao estabelecimento de favelas cada vez maiores, nas quais muitas vezes não estão garantidas as condições básicas de higiene, saneamento, segurança e serviços.

Outro aspecto negativo é o alto índice de violência urbana. As ocorrências de furto, roubo, sequestro, entre outras formas de violência, cresceram na maior parte das grandes cidades.

E dois outros fatores ainda merecem destaque: as enchentes e os deslizamentos, causados principalmente pelo asfaltamento do solo, ocupação de áreas de preservação e o grande volume de edifícios; e a poluição, causada por indústrias, automóveis e emissão gases poluentes por outras fontes, afetando a qualidade do ar e contaminando rios e lençóis freáticos.



# Um habitat humano

Se largarmos um pinguim em meio ao deserto, o animal morrerá dentro de alguns minutos. Da mesma forma, se soltarmos um elefante nas geleiras do norte do Canadá, o mamífero não sobreviverá por muito tempo devido ao frio e à falta de alimentos. Esses dois breves exemplos mostram a importância do habitat – o ambiente (com temperatura, cadeias alimentares e características específicas) ao qual uma determinada espécie está adaptada. Remover um ser vivo de seu habitat é, na maioria das vezes, o mesmo que o condenar à morte.

Com os seres humanos, no entanto, a história é um pouco diferente. Talvez nenhuma outra espécie tenha a mesma capacidade de adaptação que nós, e por isso conseguimos nos instalar em porções muito distintas do planeta. Existe, contudo, um habitat criado pelo próprio ser humano, presente no mundo todo, que hoje abriga praticamente a metade de nossa espécie: as cidades.

Em um mundo onde cada vez mais pessoas migram para as zonas urbanas, o trabalho de urbanistas como **Jan Gehl** é fundamental. Esses profissionais se dedicam ao planejamento das cidades como um todo, buscando formas de torná-las agradáveis e funcionais. Para explicar a importância de seu trabalho, Gehl evoca uma fala do político colombiano Enrique Peleña (que veremos mais adiante neste fascículo), que disse que “estudamos muito a respeito do que seria um bom habitat para gorilas montanhesees na África ou tigres siberianos na Ásia, mas sabemos muito pouco a respeito do que seria um bom habitat para os seres humanos”.

Para ele, a pesquisa é a chave para combater essa ignorância e aprimorar as cidades, pois estas não tendem a melhorar por conta própria. “As pessoas são muito adaptáveis. Conhecemos regiões realmente terríveis às quais as pessoas se adaptam, porque precisam”, justifica. Assim, o primeiro passo é discutir o tipo de vida que queremos levar, para então construirmos nosso espaço público em conformidade com isso.

## #Jan Gehl (1936)

Urbanista dinamarquês, busca com seu trabalho promover a qualidade de vida nas cidades. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* no ano de 2016.

# Uma abordagem prática

Acompanhando o dia a dia de diversos moradores das grandes cidades norte-americanas, Jacobs analisou o modo como fatores tipo a sujeira, o abandono e a violência influenciavam sua qualidade de vida. Ela inovou ao abdicar de teorias previamente construídas e ao, em vez disso, vivenciar na prática os desafios enfrentados pela média da população. O passo seguinte foi estudar como resolver os problemas concretos observados, e esse método acabou se tornando uma referência para os profissionais da área desde então. O livro nada mais é que um relato dessa experiência de pesquisa.

A obra de Jacobs marcou uma grande ruptura com o que se fazia até então. “A mensagem era: veja o que está acontecendo nas cidades de fato em vez de ficar encerrado em um escritório tentando adivinhar o que as pessoas deveriam fazer, ou o que a sua moralidade acha o que elas devem fazer”, explica Gehl. Era, em resumo, a defesa de uma abordagem prática em oposição ao planejamento de uma suposta cidade ideal que jamais sairia do papel.

Para o urbanista dinamarquês, a mesma forma de pensar vale para as cidades brasileiras. Ele acredita que, havendo um planejamento adequado, é possível elaborar ambientes melhores para as pessoas sem que haja um aumento de gastos. Mas isso exige certo esforço: “Em termos gerais, eu diria que a primeira coisa que deve ser mudada é a mentalidade”, ele aponta. “Precisamos pensar nossas cidades de uma nova forma. Então, essa nova forma de pensar as cidades irá mudá-las.”

## #Jane Jacobs (1916-2006)

Escritora e ativista política canadense, é uma importante referência para o urbanismo contemporâneo.

# A ORIGEM DOS PROBLEMAS

O físico **Geoffrey West** argumenta que as origens de muitos dos problemas contemporâneos estão nas cidades. “Há 200 anos, os Estados Unidos tinham menos de 4% de urbanização. Agora esse número chega a mais de 82%. O planeta ultrapassou a marca de 50% alguns anos atrás. A China vai construir 300 novas cidades nos próximos 20 anos. (...) Em um futuro previsível, até 2050, toda semana, mais de um milhão de pessoas somam-se às nossas cidades. Isso vai afetar tudo.”

A perspectiva de West aponta para um aumento de 75% da população mundial urbana até 2050, o que significa acrescentar ao mundo uma área metropolitana como a de São Paulo a cada dois meses até aquele ano.

É um fenômeno global e, por essa razão, traz consequências para todos os habitantes do planeta. O aquecimento global e as mudanças climáticas estão diretamente ligados à industrialização e se tornam ainda mais graves com o supercrescimento das cidades. A expansão urbana chinesa afeta, portanto, não apenas a China, mas todo o clima do planeta, pois a diminuição das áreas verdes e o aumento da poluição decorrentes do processo de urbanização têm efeito para além das extensões de seu território.

Junto ao aquecimento global e às mudanças climáticas, já foi diagnosticada a elevação do nível do mar. Para as cidades litorâneas, tal como para ilhas e arquipélagos, os efeitos poderão ser desastrosos.

Além disso, uma cidade consome um volume muito grande de recursos naturais. Com o aumento das cidades e a consequente diminuição das atividades em áreas não urbanas, o planeta enfrentará a escassez de recursos naturais.

Há também questões econômicas envolvendo o mercado financeiro e os riscos a assumir neste novo cenário global das megacidades.

Outro ponto já destacado é a própria vida nas cidades. Haverá energia e água para serem distribuídas a toda a população urbana? Os serviços de saúde, educação, transporte, habitação e segurança poderão dar conta do contingente populacional e da complexidade das megacidades?

## #entropia

Segunda lei da termodinâmica, descreve, de modo simplificado, que, para a manutenção de algo em algum lugar, um distúrbio ou desordem é criado em outro lugar.

# O SURTEAMENTO DAS SOLUÇÕES

O quadro de expansão urbana é irreversível e dificilmente será refreado. West, consciente disso, enxerga nela também perspectivas positivas. “Contudo, as cidades, apesar de terem esse aspecto negativo associado a elas, também são a solução. Porque as cidades são os aspiradores e os ímãs que têm atraído as pessoas criativas, criando ideias, inovando e gerando riquezas. Temos esta espécie de dualidade natural.”

O físico encontrou na biologia um novo olhar sobre a urbanização, entendendo o mecanismo de funcionamento das cidades em analogia aos organismos vivos. O metabolismo da cidade, ao criar e sustentar benefícios para si, acaba por gerar, como efeitos **entrópicos**, fenômenos como o crescimento da criminalidade e a favelização.

Mas, afinal, o que são as cidades senão as suas pessoas? A razão de existir de uma cidade são os seus moradores, e a interação entre eles determina a sua dinâmica.

A questão da interação merece especial atenção na teoria de West, pois as visões da biologia e da física apontam para a interligação entre todos os elementos. A criminalidade está ligada ao mercado financeiro e ao aquecimento global, por exemplo. As cidades são redes, são sistemas complexos.

O crescimento das cidades tende a fazer crescer tanto aspectos positivos, como o aumento da renda per capita e o número de profissionais com alta performance criativa, quanto os negativos, como corrupção. A tendência de um crescimento desequilibrado pode ser a ruptura das redes de interação e, no limite, o colapso do sistema.

A saída apontada por West para evitar o colapso é o desenvolvimento de inovações. O tempo de reinvenção das cidades, todavia, é cada vez mais acelerado. As inovações capazes de evitar a crise da cidade precisam ser cada vez mais velozes, o que exigirá respostas políticas mais rápidas às questões urbanas e planos de longo prazo para as cidades.

## #Geoffrey West (1940)

Físico teórico britânico. Um dos mais destacados pesquisadores dos modelos científicos das grandes cidades. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* no ano de 2014.



# O QUE NOS UNE?

Se Geoffrey West destaca a cidade como as pessoas que nela habitam e as conexões que estabelecem entre si, nada melhor que recorreremos à ciência que trata das relações do homem na sociedade: a sociologia.

Em certas comunidades carentes urbanas do passado, era possível observar um cenário cooperativo entre diferentes etnias. Negros e brancos trabalhando em projetos conjuntos nos EUA, judeus e muçulmanos fazendo o mesmo em Paris. Quem traz essa observação é o sociólogo **Richard Sennett**, que estudou as relações cívicas e sociais em comunidades étnicas carentes entre os anos 1970 e 1980. Essas cooperações existiam inclusive em tempos anteriores, todavia elas acabaram desaparecendo.

Para ele, essa é uma característica do tempo presente: a dissipação da ideia de interdependência. Em uma cidade, um precisa do outro, fazem parte do mesmo grupo. Ademais, interdependência aponta para uma participação cooperativa entre as pessoas, não para uma participação em grupos isolados com interesses específicos apenas, como o seu bairro, seu grupo social, étnico ou religioso. O que uniu judeus e muçulmanos foram necessidades e interesses partilhados e o pertencimento a um mesmo contexto geograficamente delimitado no qual ambos estavam inseridos.

Muitos pensadores da sociologia, como Georges Sorel e Gustave Le Bon, acreditavam que era a violência que unia os seres humanos. Mas Sennett discorda dessa visão. “Acho que algo que nós temos que superar é um tipo de ideologia que iguala a cooperação e diz que ela está em conflito com a concorrência. E a concorrência é algo em que nem todos ganham. Torna-se impossível, portanto, ter qualquer tipo de cooperação, seja política ou social. Então, passei a pensar em formas pelas quais poderíamos analisar a cooperação e a concorrência como algo que pode acontecer ao mesmo tempo.”

Coopetição (*coopetition*) é um termo inventado por **Charles Sabel** em 1982 e consolidado em 1997 em seu livro *Work and Politics: The Division of Labor in Industry* (*Emprego e política: a divisão do trabalho na indústria*, em tradução literal), para designar a relação integral entre cooperação e competição em sistemas econômicos dinâmicos e que serve para designar **competição e cooperação simultâneas e não contraditórias** entre agentes desses sistemas.

Portanto, trabalhar com a ideia complexa de que competição e cooperação são aspectos complementares e simultâneos conduz à busca de um modelo de urbanização no qual sistemas, entidades, pessoas e organizações distintas e rivais podem ajudar-se mutuamente, associando-se às potencialidades e restrições do ambiente, construindo um pretense desenvolvimento sustentável.

## #Richard Sennett (1943)

Sociólogo, historiador e escritor, é um dos maiores intelectuais em sociologia urbana da atualidade. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* no ano de 2015.

## #Charles Sabel (1947)

Cientista político norte-americano, professor de Direito e Ciência Social na Universidade de Columbia.

## #Georg Simmel (1858-1918)

Sociólogo alemão que contribuiu decisivamente para a consolidação da sociologia na Alemanha por meio de uma obra que traz esta ciência como título, publicada em 1908.

## #dialógico

Termo que se refere a diálogo, a estabelecer uma discussão ou debate através do diálogo entre duas ou mais pessoas.

# SOCIABILIDADE

Após a crise financeira de 2008 nos Estados Unidos, muitos sociólogos acreditaram que haveria uma grande mobilização, que as pessoas sairiam às ruas e uma forte coesão social seria instaurada. O que se esperava era o surgimento de uma onda de solidariedade social, com as pessoas unidas como um único corpo. Mas isso não ocorreu. Sennett defende que sociedades complexas precisam ser descritas não sob o ponto de vista da solidariedade, e sim da sociabilidade.

As sociedades complexas são aquelas em que vivemos hoje, nas quais há “uma ligação entre pessoas que são diferentes ou têm pontos de vista diferentes”, definiu Sennett.

O pensador recorre a **Georg Simmel** para defender a sociabilidade como uma habilidade, que se aprende e se desenvolve, voltada para interação e exploração das diferenças entre as pessoas – sem contraste com a solidariedade, que é um caminho que naturalmente busca e implica uma união baseada na adoção de uma mesma crença.

Sennett divide a sociabilidade em três habilidades **dialógicas**:

- **ESCUTAR**: é a habilidade de saber ouvir e entender, inclusive, o significado por trás das palavras utilizadas;
- **DIRIGIR**: é a habilidade que aponta para o uso de uma voz subjuntiva, por meio da qual se abre um espaço para a ambiguidade para que possa existir um relacionamento mesmo com ideias diferentes e falta de consenso;
- **ESTABELECEER DISTÂNCIAS SOCIAIS E ADMINISTRÁ-LAS**: é a habilidade de se colocar a partir das distâncias (como mulher, como muçulmano, como funcionário público etc.) em um processo colaborativo.

Em uma relação mediada pela sociabilidade, a identidade individual desafia as pessoas a dialogarem, justamente por não conhecerem a experiência do outro. A identificação com o outro (“eu sei como você se sente”) cede lugar a uma postura mais madura, a da empatia (“eu não sei como você se sente, mas sei que isso é muito importante para você”).

“Pessoas que não são iguais e talvez nem gostem umas das outras podem, mesmo assim, estabelecer uma ligação social”, explica Sennett.

## A MUDANÇA DE NOVA YORK

# PENSAR AS CIDADES PARA AS PESSOAS



A ideia de que as grandes cidades devem ser “pensadas para as pessoas” vem se tornando cada vez mais comum nos discursos de militantes, políticos, cidadãos e estudiosos do espaço urbano. Em um primeiro momento, pode parecer um conceito óbvio. Para quem mais, afinal, as cidades deveriam ser pensadas? Porém, se pararmos para refletir, essa discussão faz bastante sentido.

Ao conversarmos com amigos, parentes, colegas e professores, é normal escutarmos diversas reclamações sobre a cidade onde vivemos. O caos urbano gera um desgaste constante, e temos a sensação de que as vias públicas mais atrapalham do que ajudam nossas vidas. Falta de informações, assaltos, poluição sonora, engarrafamentos que geram atrasos – tudo isso afasta as pessoas dos espaços públicos, que acabam sendo vistos apenas como locais de passagem, como obstáculos, e não como o rico espaço de trocas e convívio que poderiam ser.

Há muitas consequências visíveis da desorganização das grandes cidades: lojas que migram das ruas para o ambiente privado dos *shoppings*, supostamente mais seguros, pessoas que se veem obrigadas a se deslocar de carro devido à precariedade do transporte pú-

blico, jovens que trocam bibliotecas e centros esportivos por opções de lazer dentro de casa devido à falta de alternativas nos bairros onde vivem. O que não percebemos é que essas opções acabam acentuando os problemas. Com menos lojas nas ruas, há também um menor movimento, o que aumenta a insegurança. Mais carros na rua geram mais congestionamento, o que torna o deslocamento de todos ainda mais difícil. A redução do público em espaços urbanos de lazer sugere que há pouca demanda, e as políticas para ampliá-los e revitalizá-los se tornam cada vez mais improváveis.

É a isso que muitos se referem quando dizem que a cidade deve ser pensada para as pessoas: devemos quebrar este círculo vicioso e enfrentar o senso comum que adota soluções simplistas que, como vimos, acabam retroalimentando os problemas. É preciso pensar em alternativas para tornar a vida de todos e de cada indivíduo melhor e mais plena. É uma tarefa complexa, mas há exemplos de sobra ao redor do mundo para nos mostrar que isso é possível.

Um dos casos mais emblemáticos de revitalização urbana é o de Nova York. Após ter sido considerada uma das cidades mais violentas dos Estados Unidos durante a década de 1970 e de ter experimentado uma situação próxima ao caos urbano, a administração municipal planejou e executou diversos projetos de longo prazo para torná-la atraente. Não é por acaso que hoje ela retomou a posição de uma das principais metrópoles do mundo.

Uma transformação como essa exige muito tempo e o trabalho dedicado de milhares de pessoas. Mas, no que diz respeito a planejamento urbano, o nome mais lembrado é o de **Janette Sadik-Khan**. Quando ela assumiu a Secretaria de Transportes de Nova York em 2007, houve desconfiança por ter formação em Ciências Políticas e em Direito, e não nas áreas normalmente associadas a questões de mobilidade urbana – urbanismo, engenharia. No entanto, sua contribuição foi justamente a de trazer uma nova visão para problemas antigos, e assim transformar a vida na cidade.

Uma de suas principais realizações foi demonstrar na prática que melhorias no transporte urbano não é algo que reverte apenas em prol do bem-estar dos habitantes: na verdade, isso ajuda enormemente a economia local. As áreas que foram objeto de sua atuação, recebendo novas ciclovias e uma boa cobertura do transporte público em Nova York, registraram um aumento de circulação de pessoas acompanhado da redução de acidentes no trânsito. Assim, com mais pessoas na rua, a segurança de todos aumentou, e um dos principais beneficiados foi o comércio. As zonas revitalizadas apresentaram crescimentos de 48% nas vendas em apenas dois anos, muito acima da média do resto da cidade.

Mas, talvez, seu maior legado tenha sido a implementação de um sistema de intervenções efêmeras que antecedem as obras de mobilidade urbana. Em vez de construir ciclovias ou calçadas em locais previamente determinados, a prefeitura cria vias temporárias para avaliar quais têm boa aceitação junto à população e quais precisam de alterações, para apenas então implantar a estrutura definitiva. Em um meio em que grandes erros são cometidos, Sadik-Khan mostrou que, se alguns equívocos são inevitáveis, a solução é fazer com que eles possam ser corrigidos.



**#Janette Sadik-Khan (1960)**  
Urbanista norte-americana. Secretária de Transportes de Nova York de 2007 a 2013. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* no ano de 2015.



# O ESPAÇO E O SUJEITO URBANOS

O espaço urbano é o local ocupado por uma cidade onde há uma contínua edificação e pesada infraestrutura, que inclui sistemas elétricos, de esgoto, de transporte, além de uma série de serviços voltados à população.

As transformações sociais que ocorrem na atualidade estão promovendo, como apontou Sennett, uma mudança no sujeito urbano. Pode-se destacar o fenômeno da imigração contemporânea como um dos fatores que têm contribuído para tais transformações.

A socióloga **Saskia Sassen**, que traz importantes reflexões sobre a dinâmica do espaço e do sujeito urbanos da atualidade, se debruçou seriamente sobre o fenômeno migratório. “Temos muitos imigrantes provindos de diferentes culturas, de diferentes idiomas, religiões e partes do mundo. Eles se encontram. E, neste sentido, a cidade se torna uma espécie de lugar de fronteira. Eles se tornam presentes uns aos outros.”

As guerras e os conflitos do mundo estão criando uma nova onda de movimentação global: a dos refugiados. São pessoas em fuga para regiões mais estáveis que a de seus locais de origem.

Sassen não vê a questão dos refugiados como uma migração. “Os EUA receberam uma série de crianças que viajaram sozinhas fugindo da violência. Não são migrantes, isto é, pessoas que saem em busca de uma vida melhor. Essas pessoas não querem uma vida melhor, eles querem aquele elemento mínimo de vida”, argumentou. Os refugiados inauguram uma nova fase nas cidades.

Para as cidades estão migrando também pessoas que perderam seu *habitat*. Isso se deve não apenas às guerras, mas também ao aumento das terras utilizadas para agricultura e pecuária mecanizadas, que resultam na perda de fauna, flora e expulsão de pessoas, geralmente por meio da ação dos chamados “grileiros”.

Muitas pessoas carentes e vulneráveis são recebidas nas grandes cidades contemporâneas, e é preciso cuidar para não as “achatar”, dando-lhes voz e condições de exercer plenamente sua cidadania. “A cidade é um espaço muito diverso que permite uma terceira diversidade, que é uma complexidade dos sem-poder, a possibilidade de eles fazerem algo”, argumentou Sassen.

## #Saskia Sassen (1947)

Socióloga e autora holandesa referência na área da sociologia urbana por suas análises sobre os fenômenos da globalização, da migração urbana e do impacto das tecnologias de comunicação nas formas de governo. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* no ano de 2015

## #grileiros

Pessoas que tomam posse de terras de modo ilegal, chegando a utilizar de violência e falsificar documentos que comprovem a legalidade da propriedade da terra.

# DESURBANIZAÇÃO

“Ao longo dos últimos 30 anos, houve perda de renda de metade da população mundial e tamanha concentração no topo que simplesmente chegamos ao limite. É a explosão disso que estamos vendo agora nas nossas cidades”, colocou Sassen.

A estrutura do espaço urbano das grandes cidades experimenta uma mudança de cenário na qual pequenas propriedades particulares cedem lugar a grandes propriedades corporativas. Ocorrem aquisições massivas de espaço, tanto de edifícios particulares como também públicos. Disso decorrem implicações no campo do direito, da democracia e da equidade.

O espaço passa a ser cada vez mais desurbanizado e privatizado. Praças públicas e parques dão lugar a *shoppings*. Quarteirões inteiros passam a se tornar propriedade privada, muitas vezes com apoio governamental para fechar ou ter controle sobre o tráfego de ruas.

De acordo com uma pesquisa realizada por Sassen, as 100 principais cidades do mundo estão recebendo pesados investimentos locais e estrangeiros de pessoas interessadas na compra de imóveis e terras. “Em Amsterdã, um investidor estrangeiro comprou 12 edifícios antigos e tombados no centro da cidade. Em Londres, a nobreza do Qatar tem mais propriedades do que a família real inglesa”, apontou.

A urbanização está relacionada com certa incompletude da cidade, algo que é potência, na visão da socióloga, mas que está sendo erradicado pela expansão das áreas corporativas. “Torres e mais torres de escritórios, áreas corporativas, erradicam a incompletude da cidade”, salientou.

Sem esse caráter incompleto, os sem-poder não poderão fazer história. “Os espaços incompletos são zonas estratégicas nas quais podemos implantar o nosso conhecimento, inovar de maneiras extraordinárias.”

# TERRITÓRIOS GLOBAIS E CONECTADOS

Outro fenômeno urbano para o qual Saskia Sassen chama atenção e que se intensifica na contemporaneidade é a formação de cidades globais. Antes do surgimento das eras industrial e digital, o mundo já iniciava um processo que ficou conhecido como “globalização”. Ele faz parte do contexto capitalista e seus primórdios e está relacionado ao fim do feudalismo. A expansão marítima e as novas possibilidades comerciais criadas por ela forneceram a base para o desenvolvimento do sistema capitalista. As embarcações encontraram novos consumidores e fontes fornecedoras de matérias-primas.

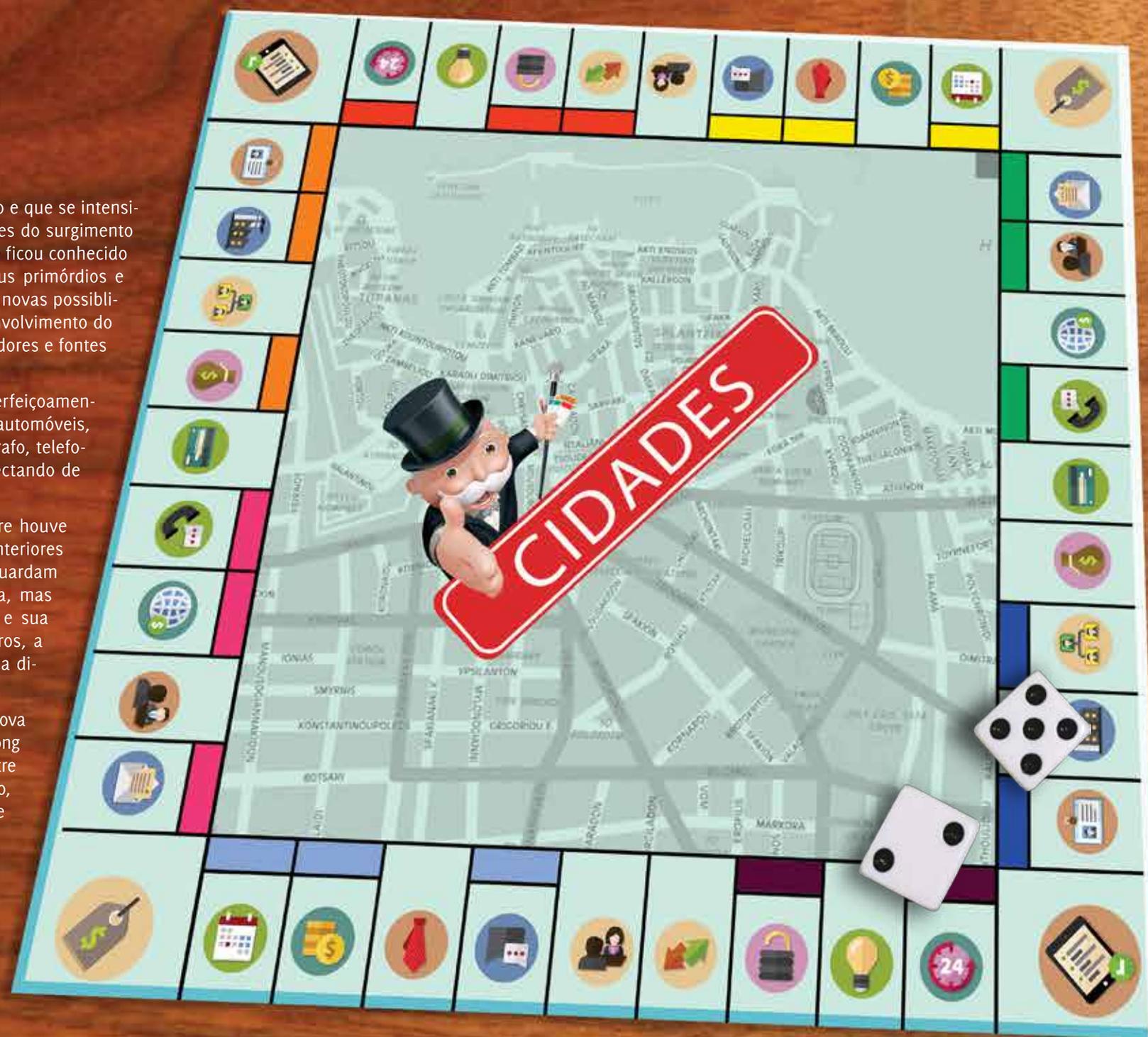
O mundo começa a ser interligado por relações econômicas. O aperfeiçoamento dos meios de transporte (barcos, máquinas a vapor, trens, automóveis, aviões etc.) e dos meios de comunicação (cartazes, jornal, telégrafo, telefone, rádio, televisão, internet etc.) fortaleceu a globalização, conectando de maneira mais veloz e eficiente diversos pontos do planeta.

Este processo permitiu o surgimento das cidades globais. Sempre houve cidades que abarcaram muitas culturas e etnias em tempos anteriores ao surgimento do capitalismo. Mas as atuais cidades globais guardam características específicas de nosso tempo. O tamanho importa, mas não é o principal critério para caracterizar uma cidade global, e sua influência sobre o sistema mundial, os investimentos estrangeiros, a acessibilidade via transporte aéreo, as inovações tecnológicas e a diversidade étnica são mais importantes.

No final dos anos 1980, as três principais cidades globais eram Nova York, Londres e Tóquio. A lista cresceu, e cidades como Paris, Hong Kong, Pequim, Singapura, Dubai e Sidney passaram a figurar entre as mais destacadas. No Brasil, a principal cidade global é São Paulo, seguida pelo Rio de Janeiro e, mais recentemente, Porto Alegre e Curitiba.

Uma cidade global geralmente é conhecida independentemente de seu país e ocupa uma posição de circulação de bens culturais e mercadorias e influência internacionais.

As cidades globais são, portanto, os nós da rede mundial, os locais de maior fluxo e de agenciamento das dinâmicas sociais e econômicas do planeta.



## QUEM É O DONO DA CIDADE?

Muitas cidades têm interesse em entrar para o *ranking* das cidades globais, uma vez que esta classificação pode favorecê-las em suas relações sociais e, especialmente, econômicas.

As cidades globais são impactadas por fenômenos específicos derivados de suas próprias características transnacionais. Investidores atentos às cidades como pontos de influência global passam a se interessar não apenas pelas oportunidades de negócio, mas também pela aquisição de espaço dentro desses núcleos.

Sassen observa que em uma cidade como Londres, símbolo do Reino Unido, “mais da metade dos edifícios eram de propriedade estrangeira – especialmente de entidades da Europa continental e japonesas” já no final da década de 1980.

Isso significa que um grande volume de edifícios de uma cidade pode não pertencer aos moradores daquela cidade, ou nem ao menos daquele país, mas a proprietários que os controlam a uma enorme distância.

O impacto urbano gerado é evidente, pois a vida cotidiana da cidade e a coesão de suas áreas se vê afetada por influências externas a ela. Mesmo prédios icônicos podem estar sob domínio estrangeiro (como o Rockefeller Center, em Nova York). Algumas propriedades são residenciais e foram adquiridas como investimento (seguro ou especulativo), mas nem sempre são ocupadas. Com isso, a cidade passa a agregar espaços fechados ou desocupados, prejudicando sua dinâmica e configurando um dos fatores de desurbanização.

“Isso retira a textura e a porosidade, como Richard Sennett chamaria, do ambiente construído urbano. Elas não contribuem com as características da cidade. Ao contrário, matam-na”, argumentou Sassen.

Parte do processo de desurbanização decorre também da desnacionalização de serviços. As concessões de serviços de transporte, saneamento e até mesmo de gestão da cidade via agências e institutos transnacionais são fenômeno recorrente nas cidades globais, especialmente em países “em desenvolvimento”.

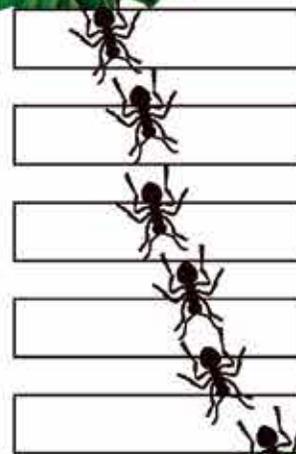
# Tornando sustentável nossa mobilidade diária

Engarrafamentos, atrasos e dificuldades de deslocamento são um problema comum em todo o mundo. A mobilidade urbana é um assunto complexo que combina questões sociais e ambientais e é importante para o cotidiano de todas as pessoas que vivem em grandes cidades. Afinal, ela determina desde o tempo que levamos para chegar ao colégio ou a uma festa até a qualidade do ar que respiramos.

Em termos gerais, “mobilidade sustentável” é uma maneira de pensar o deslocamento dentro de uma cidade de modo que este não cause danos ao meio ambiente e, ao mesmo tempo, seja prático para os moradores. Isso significa tornar a cidade mais humana e democrática, permitindo que mesmo as pessoas com menos dinheiro possam ir de um lugar a outro com facilidade e em pouco tempo. Os projetos de mobilidade sustentável costumam ser apresentados como alternativas ao modelo que predomina hoje em quase todos os países: o transporte individual motorizado em vez do transporte público.

O excesso de carros já é um problema nas principais megalópoles brasileiras. Em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, as pessoas gastam em média cerca de 45 minutos para se dirigir ao local de trabalho – uma hora e meia, se contarmos o trajeto de ida e volta. O tempo gasto nesses **deslocamentos pendulares** significa uma redução significativa da qualidade de vida: sobra menos tempo para atividades de lazer, prática de esportes, descanso etc.

No Brasil, foi assinada a **Lei 12.587/12**, já indicando a nossa preocupação com a sustentabilidade no trânsito.



## Mais tráfego, mais acidentes

Há problemas ainda mais graves. Em um trânsito com uma maior quantidade de veículos circulando, há mais riscos de acidentes, como atropelamentos, por exemplo. Especialmente se a cidade não possuir uma malha cicloviária bem planejada. No Brasil, o Rio de Janeiro, a melhor cidade neste quesito, já conta com 450km exclusivos para ciclistas.

As ciclovias são uma questão-chave para a mobilidade sustentável, pois um maior número de ciclistas traz diversas vantagens para uma cidade: ao reduzir o número de carros, diminui a poluição do ar, a emissão de gases causadores do efeito estufa, os engarrafamentos e o número de acidentes.

Mas apenas estimular o uso de bicicletas não é o suficiente. O incentivo ao transporte público coletivo também é fundamental. Uma das maneiras de fazer isso é criar “corredores de ônibus”. Para alguns trajetos, eles fazem com que andar de ônibus seja atrativo mesmo para aqueles que têm carro, pois permitem “escapar” dos engarrafamentos. A redução das tarifas e a renovação da frota, com veículos equipados com wi-fi e ar-condicionado, também podem servir para este fim. Outra opção é dificultar a vida de quem opta pelo transporte individual, criando pedágios urbanos (como existe no centro de Londres, onde uma taxa é cobrada para se entrar de carro na área) ou restringindo os locais de estacionamentos, como está sendo feito em São Paulo.

As pessoas também podem reduzir sua **pegada ecológica** percorrendo algumas distâncias a pé ou pegando caronas. Esses gestos podem parecer pequenos, mas a soma dessas atitudes pode tornar a cidade mais agradável e saudável para todos.

### #deslocamento pendular

É um trajeto de ida e volta que as pessoas precisam percorrer todos os dias. Por exemplo: você precisa sair de casa para ir à escola e, algumas horas mais tarde, percorre exatamente o mesmo caminho para retornar ao lugar de onde saiu. É como o movimento de um pêndulo, que oscila de um lado ao outro, mas volta sempre ao mesmo lugar.

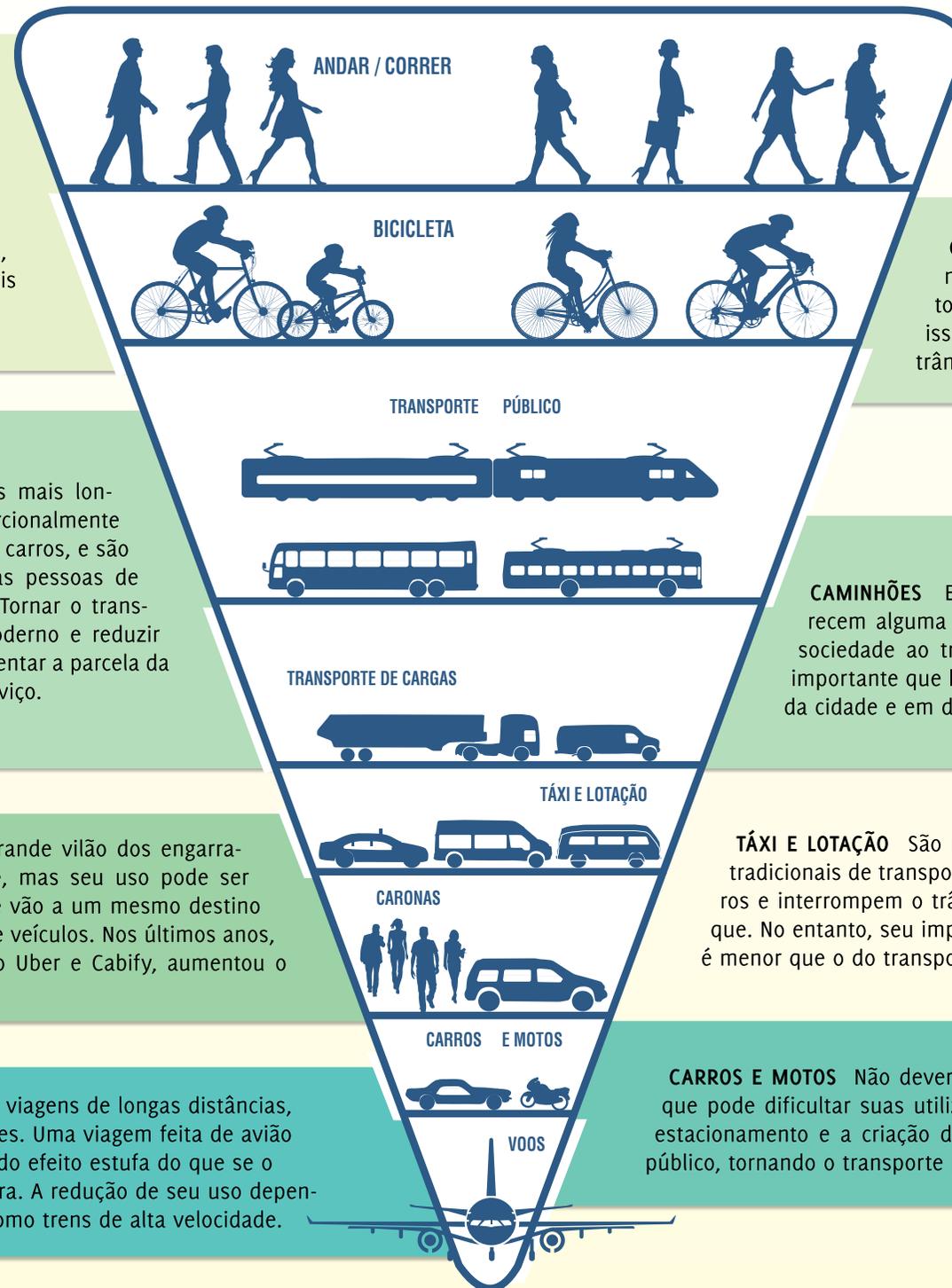
### #pegada ecológica

É o cálculo do espaço que cada um de nós utiliza para viver. Ele leva em conta a área de nossas casas e aquela utilizada para a produção de alimentos que comemos, a zona de floresta necessária para fornecer o papel e a madeira que utilizamos e a área necessária para compensar nossa emissão de CO<sub>2</sub>. Quanto menos alimentos e produtos você desperdiçar e menos combustível utilizar em seus deslocamentos, menor será sua pegada ecológica.

### #Lei 12.587/12

Conhecida como Lei da Mobilidade Urbana Sustentável, foi assinada em 3 de janeiro de 2012 e dispõe, na forma de uma política nacional, sobre equidade (aplicação justa e humana dos direitos do cidadão), acessibilidade (acesso para todos os cidadãos) e mobilidade nos sistemas de transporte.

# Uma questão de prioridades



**PEDESTRES** Devem ter prioridade em todas as situações, pois além de não poluírem o ar são os mais vulneráveis em casos de acidente. É importante que a cidade tenha uma boa infraestrutura para pedestres, com calçadas amplas e regulares, passarelas, faixas de segurança e, nas zonas de maior movimento, ruas peatonais (aquelas em que não passam carros).

A pirâmide inversa do tráfego foi desenvolvida pelo Bicycle Innovation Lab, um centro de estudos dinamarquês voltado para o uso da bicicleta no espaço urbano. A versão em português foi criada pelo site [vadebike.org](http://vadebike.org), que incluiu caminhões para adequá-la à realidade brasileira (em alguns países, como a Dinamarca, grande parte do transporte de mercadorias é feito em trens).

**TRANSPORTE PÚBLICO** Para distâncias mais longas, ônibus e metrô ocupam proporcionalmente menos espaço no trânsito do que os carros, e são mais democráticos, pois mesmo as pessoas de menor renda têm acesso a eles. Tornar o transporte público mais rápido e moderno e reduzir suas tarifas é a chave para aumentar a parcela da população que utiliza esse serviço.

**CARONAS** O carro particular costuma ser visto como o grande vilão dos engarrafamentos que dificultam a locomoção dentro da cidade, mas seu uso pode ser racionalizado. Caronas entre pessoas que vivem perto e vão a um mesmo destino podem otimizar as viagens e ajudar a reduzir o fluxo de veículos. Nos últimos anos, a disseminação do uso de apps de transporte, como Uber e Cabify, aumentou o número de veículos circulando nas cidades.

**VOOS** Aviões são fundamentais para viagens de longas distâncias, mas ninguém polui tanto quanto eles. Uma viagem feita de avião emite até cinco vezes mais gases do efeito estufa do que se o mesmo trajeto fosse feito por terra. A redução de seu uso depende da criação de alternativas, como trens de alta velocidade.

**CICLISTAS** Ideais para deslocamentos de média distância, também não poluem. Mas em qualquer acidente envolvendo veículos motorizados, os ciclistas têm muito mais chance de sair feridos. Por isso é importante a criação de espaços para integrar o ciclista no trânsito, e os motoristas devem respeitá-los nas vias.

**CAMINHÕES** Embora sejam bastante poluentes, os caminhões merecem alguma prioridade por atenderem às necessidades de toda a sociedade ao transportar alimentos e mercadorias. Ainda assim, é importante que haja restrições para a sua circulação em certas áreas da cidade e em determinados horários.

**TÁXI E LOTAÇÃO** São menos eficazes do que os outros meios tradicionais de transporte público, pois levam menos passageiros e interrompem o trânsito para o embarque e o desembarque. No entanto, seu impacto para a cidade e o meio ambiente é menor que o do transporte individual.

**CARROS E MOTOS** Não deveriam receber privilégios do município, que pode dificultar suas utilizações com a redução das vagas de estacionamento e a criação de faixas exclusivas para transporte público, tornando o transporte público mais atraente.

A pirâmide não busca mostrar os meios de locomoção mais utilizados, e sim indicar como uma cidade deve ser planejada para garantir o máximo de bem-estar aos seus habitantes. Aqueles que se encontram no topo são os que devem receber maior prioridade com medidas e obras de mobilidade urbana.

# O LUGAR ONDE MORO TEM JEITO?

Há um ditado que diz: a grama do vizinho é sempre mais verde. Isso significa que tendemos a pensar apenas nos aspectos negativos daquilo que nos pertence, e nos positivos daquilo que pertence aos outros – inclusive quando se trata de cidades. Por um lado, isso é positivo: reconhecer um problema e entender bem as razões pelas quais ele ocorre é o primeiro passo para resolvê-lo. Se negarmos as dificuldades da realidade, é impossível transformá-la.

Mas também não podemos nos deixar levar por sentimentos extremos. Afinal, se não tivermos carinho pelo lugar onde moramos, não encontraremos a energia necessária para mudá-lo. E não é preciso muito esforço para admitir que nós gostamos de nossa cidade: por mais que ela tenha seus problemas, a verdade é que parte de nossa história se mistura com a dela, e por isso sempre estaremos ligados.



## O QUE MUDA UMA CIDADE

**INICIATIVAS BOTTOM-UP:** ações “de baixo para cima”. Chamam-se assim as ações que partem da organização espontânea de parte da população e, mais tarde, podem ser acatadas e estimuladas pelo poder público. São iniciativas descentralizadas, muitas vezes de abrangência local – a rua, o bairro –, como as que vimos nas páginas anteriores, dentre tantas outras que podemos criar.

**INICIATIVAS TOP-DOWN:** ações “de cima para baixo”, em inglês. São aquelas executadas pelo poder público, assim chamadas porque a administração municipal está “acima” dos cidadãos. É um tipo de planejamento centralizado e imposto à população, mas que, se bem feito, tem a aprovação da população e deve continuar com a sua participação. É importante para organizar as ações de longo prazo e que dependem de muito dinheiro. A criação de parques e grandes espaços públicos, a implantação de novos sistemas de transporte, a definição das normas para implantação de atividades e permissão para construção, entre outros, são exemplos de iniciativas que, apesar de contarem com a participação da opinião pública, precisam ser organizadas pelas agências governamentais.

# PROJETOS QUE VÊM DE FORA

Algumas cidades ao redor do mundo se tornaram referência ao executar obras de planejamento urbano e possibilitar iniciativas populares que transformaram o ambiente em exemplos de bem-estar. Mesmo que sejam ideias vindas de outros contextos, são casos de sucesso que merecem ser conhecidos, pois podem estimular a realização de ações semelhantes no lugar onde vivemos. Entendendo casos de sucesso, podemos nos perguntar o que é possível fazer para realizar ações semelhantes no lugar onde vivemos.

## PORTLAND – ESTADOS UNIDOS

Essa cidade triplicou de população em apenas 30 anos: na década de 1980, a população era de 200 mil, mas hoje ultrapassa os 600 mil. Isso gerou caos no trânsito e uma infinidade de congestionamentos – algo que pode soar bem familiar para você. A prefeitura decidiu lançar uma iniciativa *top-down*: passou a estimular a criação de “bairros completos”, que disponham de todos os serviços e tipos de comércio necessários para que as pessoas possam fazer tudo perto de casa – e sem precisar utilizar o carro. Trata-se de uma iniciativa que não poderia ter partido da população, porque exige muito planejamento, mas é uma ideia que certamente já havia ocorrido a muitos habitantes e que beneficia a todos.



## BUENOS AIRES – ARGENTINA

Por ser uma cidade imensa, Buenos Aires gera 6 mil toneladas de lixo por dia. A administração buscava uma maneira de reduzir essa quantidade, pois os aterros da região já não davam conta de tantos resíduos. Assim, foi criado um programa que aborda ações como separação do lixo e conscientização da população acerca da importância da reciclagem. Como resultado, em 2014, a cidade conseguiu reduzir em 44% a quantidade de lixo enviada para aterros. Mas os *hermanos* não se deram por satisfeitos: seu objetivo é reduzir ainda mais essa quantidade nos próximos anos.



## SEUL – COREIA DO SUL

A capital sul-coreana vem trabalhando para aumentar a produção de energia verde. A solução encontrada pelo governo foi investir na produção doméstica de energia fotovoltaica, isso é, de energia solar, o que reduz a poluição do ambiente local. Um exemplo de transformação *top-down* que também pode ser realizada a partir de ações *bottom-up*. No Brasil, é comum casas que aproveitam a luz solar para o aquecimento da água – um sistema que gera economia a médio prazo e melhora o ar que todos respiramos.



# Exemplos para uma vida melhor

## COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

Presente em diversas capitais brasileiras, o compartilhamento de bicicletas estimula a prática de exercícios físicos ao mesmo tempo em que aumenta nossa mobilidade. Barato e prático, esse serviço é bom até para quem não usa, pois cada viagem que fazemos de bicicleta (ou no transporte coletivo) contribui para reduzir os congestionamentos. Exemplos desse tipo de serviço são o Bike Sampa, da capital paulista, e o Bike POA, de Porto Alegre.



Fazer das cidades um habitat mais favorável à vida humana não é tarefa simples, mas é possível colaborar mesmo com pequenos gestos e um grupo reduzido de pessoas. Afinal, as grandes transformações advêm do somatório de ações promovidas por todos os cidadãos, entidades políticas e corporações que integram o cotidiano da cidade. Toda a contribuição é válida. Por isso, reunimos alguns exemplos que já acontecem no Brasil para que você se inspire e pense em formas de também colaborar para tornar a sua cidade melhor.

## HORTAS COMUNITÁRIAS

Não é difícil encontrar pessoas que, presas a uma rotina de estresse e correria, nem sequer conhecem seus vizinhos ou os espaços do bairro onde vivem. As hortas comunitárias, já presentes em diversas cidades do mundo, buscam aproximar a comunidade dos bairros e aproveitar terrenos abandonados para a plantação de alimentos. Os benefícios são muitos: a vizinhança fica mais bonita, as pessoas convivem mais e muitos conseguem alimentos para sua subsistência. A organização Aorta Comunitária é uma das muitas que dá dicas de como montar uma horta urbana por meio de seu canal no YouTube.



## INTEGRAÇÃO VIA APP

Já imaginou ter uma forma de conversar diretamente com a prefeitura de sua cidade para apontar problemas ou solucionar dúvidas? Em alguns lugares, isso já existe: desde 2013, moradores de cidades como Curitiba, Recife e São Paulo utilizam o aplicativo Colab para apontar problemas e solicitar consertos e serviços. Atualmente, mais de cem prefeituras brasileiras estão registradas no app.

## COMPOSTAGEM

Prática comum nas zonas rurais, a compostagem vem sendo transposta também para as cidades. Em termos gerais, ela é uma forma natural de “reciclar” resíduos orgânicos com o uso de minhocas – uma atualização do hábito de enterrar o lixo no quintal. Hoje, estão disponíveis no mercado alguns modelos de composteira que podem ser utilizados em apartamentos, sem gerar resíduos indesejáveis ou mau cheiro; também há instruções na internet para construir uma com materiais caseiros. Além de reduzir a geração de lixo, a prática de compostagem tem um efeito colateral positivo: a produção de adubo. Por isso, é muitas vezes desenvolvida em paralelo com as hortas urbanas.



## MAPAS COLETIVOS

Criada no Brasil, a plataforma Mapas Coletivos ([www.mapascoletivos.com.br](http://www.mapascoletivos.com.br)) permite a criação de mapas de qualquer cidade para compartilhamento. Assim você pode descobrir ou marcar todos os lugares de sua cidade onde é possível adotar animais, estudar outras línguas, praticar esportes de graça... Sua imaginação é o limite!



# CIDADES MAIS FELIZES

Podemos levantar muitos números e dados sobre uma cidade, mas existe uma coisa que só podemos descobrir visitando-a e conversando com seus moradores nos parques, avenidas, mercados e espaços públicos: o nível de felicidade da população. E pode soar um pouco piegas, mas sabemos como isso é importante. Por este motivo, não é de surpreender que muitos urbanistas e planejadores da atualidade vêm estabelecendo a felicidade da população como sua maior prioridade.

Um dos adeptos dessa forma de pensar os espaços urbanos é o colombiano **Enrique Peñalosa**. Para ele, é complexo adotar outra abordagem na hora de administrar uma cidade: “A felicidade é muito difícil de definir e é impossível de medir, mas nem por isso podemos nos esquecer de que ela é a única coisa que realmente importa”.

Mas como promover a felicidade em um espaço urbano? Peñalosa explica que isso ocorre de várias formas. Em primeiro lugar, é preciso atender a pré-requisitos básicos: as pessoas precisam ter acesso a saúde, alimentação e moradia. Contudo, embora sejam fundamentais, essas coisas não garantem sozinhas uma vida de plenitude. Para alcançá-la, as pessoas precisam de formas para realizar seu potencial por meio dos estudos, da valorização de seu trabalho, da participação e da aceitação em diferentes grupos, da prática de atividades artísticas etc.

Tudo isso pode ser incentivado através da interação das pessoas com o espaço. Uma cidade com bibliotecas, por exemplo, estimula os estudos e o lazer de sua população. Centros esportivos ajudam os cidadãos a levarem uma vida saudável e praticarem esportes, assim como espaços públicos convidativos promovem a interação entre diferentes grupos e assim por diante. Portanto, as cidades podem incentivar a felicidade – é tudo uma questão de planejamento.

## #Enrique Peñalosa (1954)

Economista e urbanista, foi prefeito de Bogotá, na Colômbia, entre 1998 e 2001. Em 2015, foi eleito para governar a cidade novamente até 2019. Conferencista do *Fronteiras do Pensamento* nos anos de 2012 e 2013.

# O FUTURO QUE QUEREMOS

Neste fascículo, conhecemos a origem e a importância das cidades para a humanidade. Vimos seus principais problemas e qualidades e conferimos algumas iniciativas para melhorar a vida dos cidadãos. Essas informações são ferramentas para respondermos à grande pergunta: que cidade queremos ter no futuro?

Apoiando-se em sua experiência enquanto gestor e urbanista, Peñalosa alerta: “Antes de sabermos que tipo de cidade queremos, precisamos saber como queremos viver. Porque a cidade é apenas um meio para obtermos um modo de vida. Então, o que estamos escolhendo de fato é o modo como queremos viver. Que tipo de vida, que maneira de viver nos faz mais felizes?”.

O recado é claro: nosso ambiente espelha as pessoas que vivem nele. “A maneira como uma cidade está construída reflete os valores de uma sociedade. A maneira como construímos uma cidade constrói valores”, reflete o urbanista. Por isso, se não estamos felizes com nosso município, devemos agir – mas sempre de forma consciente, buscando objetivos específicos. Por nos confrontarmos todos os dias com problemas como poluição, insegurança, congestionamentos e falta de opções de lazer, é fácil perder o ânimo. No entanto, devemos lembrar que não é possível mudar uma cidade de uma hora para a outra – o espaço urbano é uma construção conjunta, e cada um de nós pode agir para transformá-lo.

Além disso, não faltam razões para combater o nosso pessimismo. “Se falássemos sobre a América Latina 30 anos atrás, falaríamos sobre coisas necessárias para a sobrevivência: água potável, redes de esgoto, o mínimo do mínimo para sobreviver”, lembra Peñalosa. “Agora já estamos passando para uma segunda etapa: a questão não são as necessidades para sobrevivermos, mas as necessidades para sermos felizes.”

Portanto, cabe a cada um de nós buscar maneiras de promover a felicidade. Pense em seu bairro, em sua rua, em sua escola: o que pode melhorar? Como fazer isso? Essa reflexão é um passo importante, mas não é o suficiente. É preciso agir! Por isso, reveja os exemplos deste fascículo, monte uma estratégia com seus vizinhos e amigos e... mãos à obra!



Você, que faz parte da “Geração Z”, é sujeito e protagonista do mundo no século XXI, com amplo acesso a todos os caminhos da informação. Com a internet e os meios digitais, os relacionamentos, o conhecimento e a educação ganharam um novo cenário. Isso potencializa as oportunidades para que você aprenda e aja para melhorar o mundo, do seu ambiente familiar à nação, do seu bairro ao globo conectado.

As metrópoles possuem um grande magnetismo, atraindo as pessoas pelas inúmeras oportunidades que oferecem e provocando um aumento exponencial da população em um único local. Como viver juntos? Como pensar cidades voltadas para as pessoas? Muitos são os desafios, porém esta convivência entre seres tão diversos possibilita um intercâmbio de ideias que oportuniza a criação de novas possibilidades e soluções para a vida das pessoas nos grandes centros urbanos.

PATROCÍNIO:



PARCERIA INSTITUCIONAL:



REALIZAÇÃO:

