

Revista Circuito

Educação

Programa para o segundo semestre com o nosso guia de atividades extra-curriculares

Comportamento

Consumismo infantil não é brincadeira

Turismo

Desbrave os circuitos da Serra da Mantiqueira



Desenhos de Leo Shehtman

O arquiteto fala de seus projetos e da Casa Cor 2009.

+ Garimpendo Casa&Construção

Confira mais de 35 fornecedores da região

On Line: Férias por aqui. Confira a programação de passeios turísticos na região

URBANO

por Sérgio Pompéia

Próximo colunista

• Agosto - Ozair Lessa

Oportunidade para planejar o crescimento da cidade

O processo de conurbação nas áreas periféricas da metrópole de São Paulo, se não planejado, comprometerá ainda mais o ambiente e a qualidade de vida de grande parte da população que aí reside. O termo conurbação pode ser entendido como o processo de "fusão" entre duas ou mais manchas urbanas que se expandem até formar uma única e contínua área urbanizada. Uma cidade "padrão", à medida em que se expande, vai ocupando as áreas periféricas e forma-se então, a partir do centro, um gradiente decrescente de população, edificações e infraestrutura, até se atingir o que se costuma designar de zona rural. Assim, no mundo ideal, as cidades seriam ilhas urbanas rodeadas de mosaicos verdes formados por áreas protegidas, parques e reservas, chácaras de lazer e propriedades rurais destinadas à produção agropecuária.

A dinâmica de ocupação do solo durante a colonização do território paulista resultou numa rede de cidades muito próximas entre si, raramente com distâncias superiores a 15 ou 20 quilômetros. No início, os primeiros povoados, tais como Piratininga (que deu origem a São Paulo), Aldeia de Carapicuíba, Embu e Santana de Parnaíba, surgiram a partir de aldeamentos formados por jesuítas e bandeirantes nos séculos XVI e XVII, onde a proximidade facilitava a comunicação e a defesa. Durante o século XVIII, com a descoberta de ouro no interior do país, foram criados diversos caminhos por onde se escoavam mercadorias "em lombo de burro" para abastecer as regiões produtoras de ouro e trazer as riquezas e outros produtos do interior para as principais cidades e portos. Nessas longas viagens, tropas e tropeiros necessitavam de locais para pousar e descansar. Esses "pousos" originaram abrigos e pequenos comércios que foram aos poucos se transformando em povoados e depois em vilas e mais tarde em cidades.

Com o surgimento da metrópole a partir dos anos 60, as cidades foram se fundindo de tal forma que hoje é impossível distinguir, por exemplo, a separação entre São Paulo e Osasco ou entre as cidades do ABC.

As distâncias entre as povoações correspondiam àquelas que as tropas conseguiam percorrer num único dia de caminhada. A partir de meados do século XIX, o desenvolvimento da lavoura de café no interior do Estado e sua exportação pelo Porto de Santos trouxeram grandes investimentos no transporte ferroviário, o que permitiu deslocamentos mais rápidos entre cidades mais distantes. Com as ferrovias, surgem novas vilas e povoados em torno das estações de trem e as cidades se desenvolvem. Com o advento do automóvel, constroem-se novas estradas e rodovias e as distâncias se encurtam ainda mais. Com isto, os percursos em que bandeirantes, jesuítas e tropeiros penavam um dia para percorrer, hoje o fazemos com conforto e sem esforço físico em apenas meia hora (se não houvesse o trânsito, é claro).

Acompanhando a expansão da malha viária e as facilidades de transporte e o desenvolvimento do comércio e da indústria durante o século XX, os bairros, vilas e cidades em torno de São Paulo cresceram rapidamente. Com o surgimento da metrópole a partir dos anos 60, as cidades foram se fundindo de tal forma que hoje é impossível distinguir, por exemplo, a separação entre São Paulo e Osasco ou entre as cidades do ABC. Este crescimento descontrolado trouxe graves prejuízos ambientais como a impermeabilização do solo em grandes extensões, resultando no aumento da frequência e gravidade das enchentes, a alteração do clima com aumento das temperaturas, a falta de espaço para aterros sanitários com encarecimento da coleta e destinação do lixo e o aumento da poluição do ar e das águas com reflexos negativos para a saúde, isto para citar apenas aqueles aspectos que prejudicam a qualidade de vida de todos os habitantes democraticamente, sem exceção.

Como São Paulo não para de se expandir (veja artigo publicado na Revista Circuito de maio) impõe-se uma pergunta: o que podemos fazer para interromper esse modelo errático e perverso de ocupação que vêm se impondo nas últimas décadas e passar a ocupar os poucos espaços livres que restam entre nossas cidades? A resposta não é simples nem tampouco fácil de ser implementada. Mas hoje dispomos de condições legais e institucionais de planejar essa ocupação. Um dos instrumentos mais importantes é o Estatuto das Cidades, uma das boas leis que o Brasil conseguiu produzir e emplacar, apesar da degradação ética e intelectual que assola o poder legislativo do país. Essa lei será tratada em mais detalhe num próximo artigo, mas sua citação

aqui é imprescindível por conter diversas ferramentas úteis ao planejamento municipal, entre os quais o Plano Diretor dos municípios. A elaboração do plano, que estabelece os rumos do crescimento das cidades, deve ser obrigatoriamente participativo, envolvendo consultas diretas à comunidade e à sociedade civil organizada. Devemos, portanto, participar dessas discussões e procurar estabelecer formas que garantam a ocupação sustentável das áreas rurais remanescentes de forma a integrar as cidades de uma maneira mais harmônica, garantindo a manutenção de grandes espaços verdes e permeáveis às chuvas, a proteção das nascentes e cursos d'água, a preservação dos fragmentos florestais e a criação de corredores ecológicos para a fauna, sem esquecer-se do cinturão verde responsável pela produção de grande parte das hortaliças que consumimos. E, aprendendo com o passado, devemos planejar o sistema viário e a mobilidade dos cidadãos de forma a que a necessidade de ir e vir de cada um de nós não venha a ser um indutor de adensamento populacional descontrolado nessas áreas.

Legendas das imagens:

- Carta da Província de São Paulo, litografia - Lisboa
- 4ª maior cidade da Grande São Paulo

Sérgio Pompéia é Engenheiro Agrônomo e Doutor em Ciências pela USP, atuou na Prefeitura de São Paulo e CETESB. Atualmente é Diretor da CPEA - Consultoria Paulista de Estudos Ambientais.
