



Prepara
RAPS
2020

GUIA TEMÁTICO

Cidades:
principais
conceitos para
entender o
ambiente urbano



Insper



GUIA TEMÁTICO

Cidades: principais conceitos para entender o ambiente urbano

O conteúdo deste guia foi elaborado pelo Arq.Futuro e pelo Laboratório de Cidades a pedido da RAPS para o programa Prepara RAPS, voltado aos pré-candidatos e pré-candidatas da rede para as eleições municipais de 2020.

NOTA

O conteúdo aqui presente é de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representa, necessariamente, a posição da Rede de Ação Política pela Sustentabilidade – RAPS.

Sumário

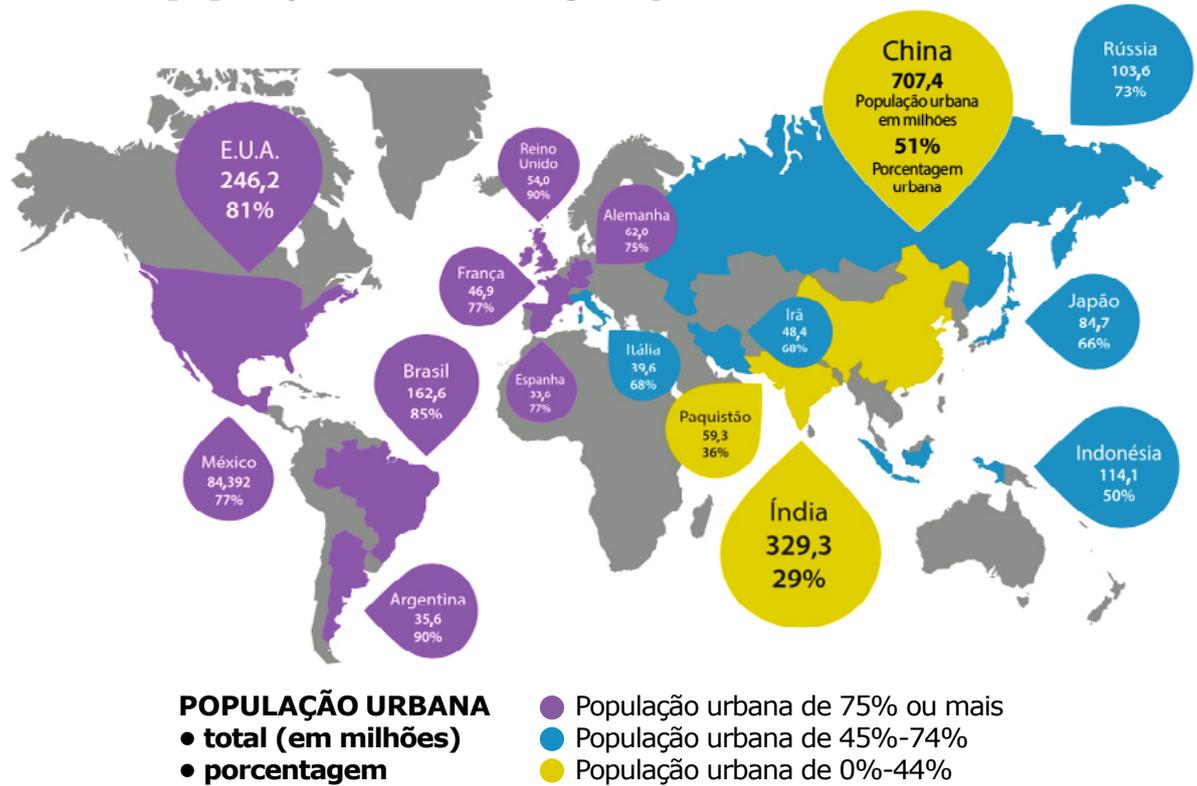
Introdução	4
1. Principais conceitos	7
1.1. Elementos urbanos	7
1.2. Cidade formal e cidade informal	9
1.3. Planejamento urbano e governança	11
1.4. Moradia e mobilidade	12
1.5. Cidade compacta vs. cidade espreada.....	16
1.6. A cidade e a água	19
1.7. Planejamento e economia urbana	21
2. Conclusão	24
2.1. A cidade contemporânea	24
2.2. Rede de cidades	25
2.3. Sustentabilidade e resiliência	25
2.4. Urbanismo social	26
2.5. O futuro das cidades: inovação	27
2.6. Pandemia e o desafio das cidades.....	28
Sobre o Arq.Futuro	30
Sobre o Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper...	30
Sobre a RAPS.....	31
Referências.....	32

Introdução

O MUNDO É PREDOMINANTEMENTE URBANO E, PORTANTO, PRECISAMOS CONHECER NOSSAS CIDADES

A maior parte da população mundial vive em cidades e, nas últimas décadas, o processo de urbanização global se acelerou. De acordo com o relatório World Urbanization Prospects, de 2018, 55% da população do planeta (pouco mais de 4 bilhões de pessoas) é urbana e, de um total de 194 países, 59 têm mais de 80% de população vivendo em cidades. Um deles é o Brasil, com 85% de sua população urbana.

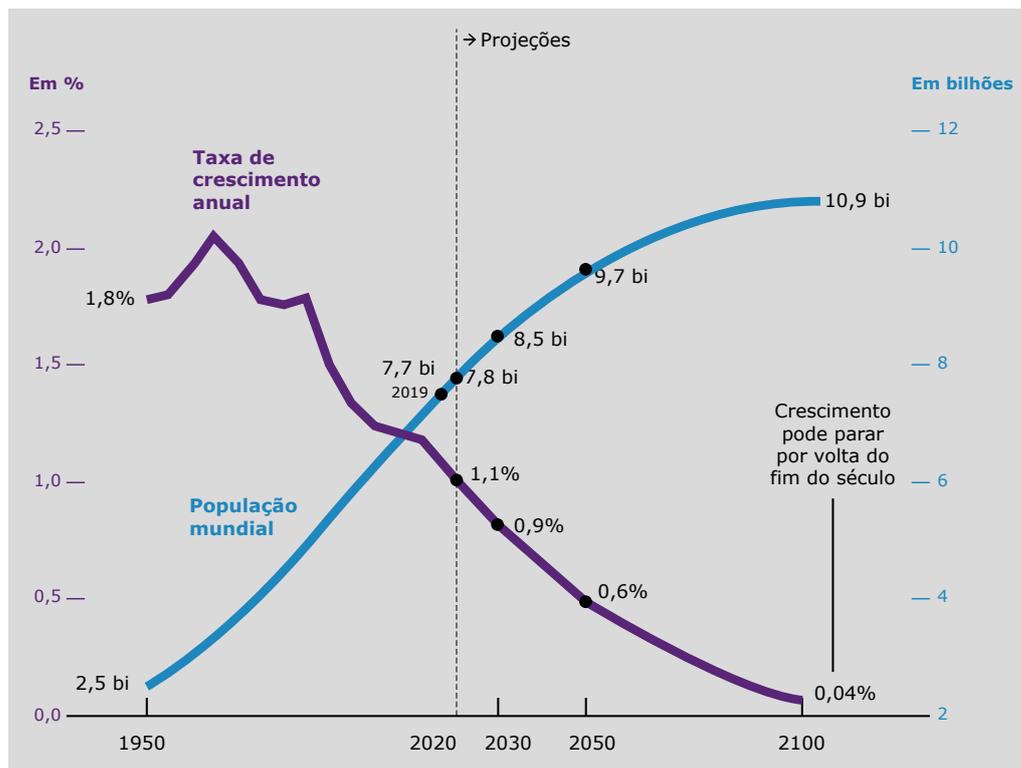
Dados de população urbana em alguns países do mundo:



Fonte: Gráfico elaborado a partir de dados da UNFPA, United Nations Population Fund, 2017

Dados de crescimento populacional no mundo:

A população mundial continua a aumentar, mas com uma **taxa de crescimento** menor do que a de antes.



Fonte: World Population Prospects 2019-ONU

O modelo de vida urbano triunfou

As cidades, apesar de suas inúmeras dificuldades, demonstraram ser o melhor ambiente para a vida humana. A ideia de que elas são a maior invenção da humanidade foi repetida por pensadores como o sociólogo e historiador Lewis Mumford (1895–1990), o historiador Giulio Carlo Argan (1909–1992) e o economista contemporâneo Edward Glaeser.

Um mundo complexo requer habilidades complexas. A realidade cambiante de nossas sociedades, marcadas pela velocidade das transformações e pela globalização do conhecimento, representam novos desafios para nossas habilidades profissionais e de ação social. O ambiente urbano contém, por excelência, a diversidade e a interconectividade exigidas pelas novas dinâmicas sociais.

1. PRINCIPAIS CONCEITOS

A cidade requer conhecimentos multidisciplinares

O conhecimento urbano deve ser entendido não como uma especialização, mas como um campo de atividade no qual diversos profissionais aplicam seus conhecimentos e ferramentas, conciliando áreas de atuação como a economia, a administração, a educação, a cultura, a engenharia, o direito, as ciências sociais, as artes, a saúde, a arquitetura e o urbanismo.

Exercer com sucesso uma profissão nesse contexto exige uma ampla gama de competências e, sem dúvida, uma grande capacidade de adaptação e permanente renovação. Assim, encorajamos uma atitude de receptividade para novos pontos de vista e abordagens, bem como a análise crítica de perspectivas e métodos tradicionais. Nosso objetivo é promover abordagens inovadoras para a resolução de problemas. Para isso, é importante ter em mente alguns conceitos fundamentais para o estudo da cidade.

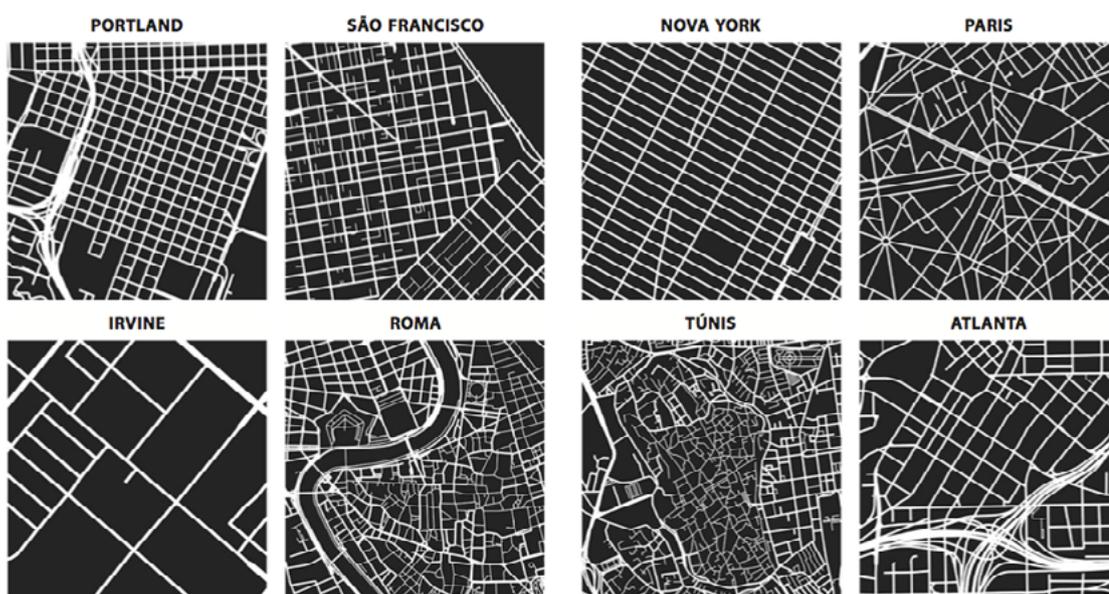
Os principais conceitos são:

1.1. ELEMENTOS URBANOS

A morfologia urbana é o estudo da forma da cidade, e considera tanto seus aspectos físicos – características do sistema viário, das construções, da topografia – quanto os aspectos relacionados com

sua organização funcional, ou seja, aqueles que dizem respeito às atividades humanas. Para compreender a cidade em sua complexidade, é preciso levar em conta seus elementos básicos:

- a **infraestrutura**, que compreende a estrutura básica da cidade, determinada por suas vias, sistemas de transporte e redes de serviços;
- o conjunto de **espaços públicos**, constituídos pelas zonas de circulação – como as ruas – e os locais coletivos e de encontro – como praças e parques;
- as **centralidades**, representadas pelo centro histórico em si, mas também pelas demais centralidades, isto é, os pontos de convergência entre diversos fluxos e que agregam diferentes atividades e usos;
- o conjunto das **edificações**, que compreendem inúmeras funções e atividades, como moradia, serviços, comércio e representação institucional.



Mapas de diversas cidades, na mesma escala, com diferentes tecidos urbanos

1.2. CIDADE FORMAL E CIDADE INFORMAL

A formalidade e a informalidade convivem em muitas cidades do mundo contemporâneo, particularmente nos países emergentes como o Brasil. Reconhecer essa dualidade é fundamental para a compreensão da dinâmica urbana em sua totalidade.

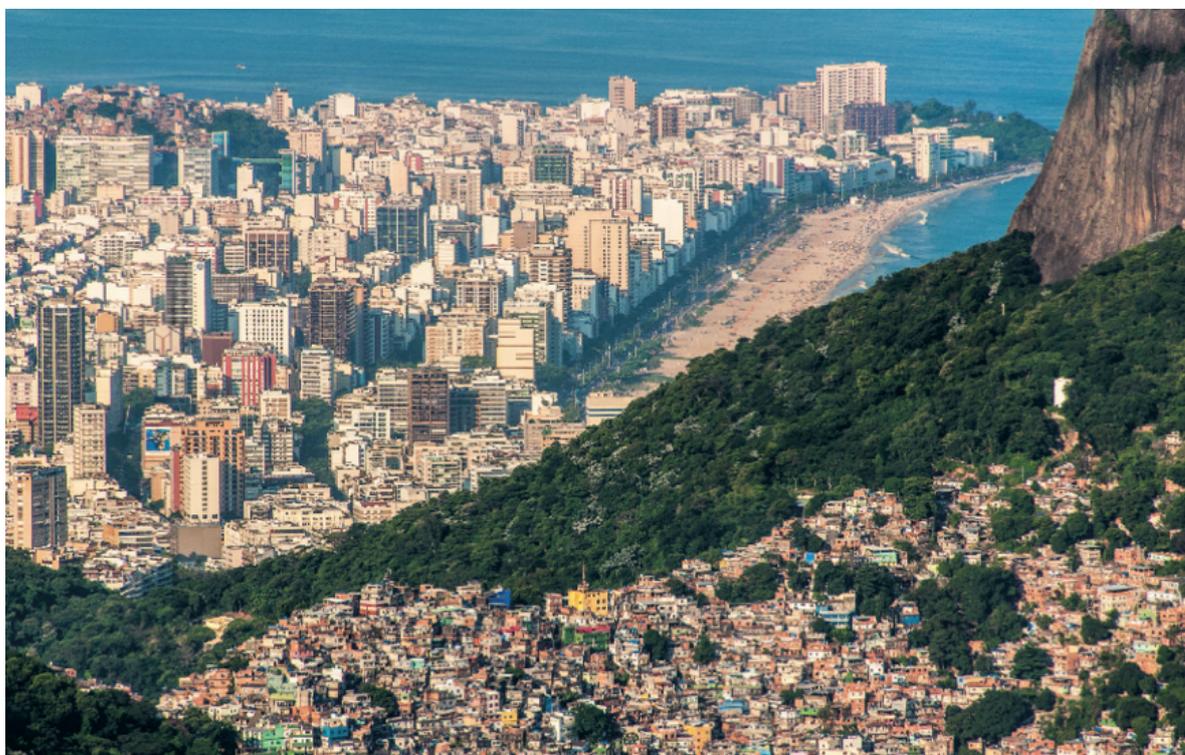
A produção do espaço urbano está permeada pelas desigualdades, o que resulta na sobreposição de duas realidades paralelas, permanentemente em diálogo: às vezes em forma de negociação, outras em forma de conflito. As cidades formal e informal existem lado a lado, evidenciando a permanente luta por direitos.

A cidade formal é representada pela porção do tecido urbano em que predominam a legalidade fundiária e a regularidade das infraestruturas e edificações. É também a região onde há maior concentração de investimentos públicos e privados, infraestrutura completa e sofisticada e, portanto, presença mais evidente do Estado.

Em contraponto, a cidade informal expande-se pelas periferias, mananciais e zonas de proteção ambiental, repleta de loteamentos irregulares ou clandestinos, moradias autoconstruídas e favelas. No Brasil, por exemplo, 85% das construções e reformas são conduzidas sem a assistência de um arquiteto ou engenheiro, segundo pesquisa de 2015 do Conselho de Arquitetura e Urbanismo/Datafolha. Embora ocupe grande parte do tecido urbano, a cidade informal é frequentemente esquecida pelas políticas públicas.

Um estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), baseado em dados do Censo Demográfico de 2010, mostra um retrato do cenário das cidades do Brasil: **das 94,6 milhões de pessoas que vivem em concentrações urbanas, 76% estão entre as sete piores condições numa escala de onze classificações**, entre elas abastecimento de água, sistema de coleta de esgoto e lixo, número médio de moradores por cômodo, rendimento domiciliar, nível de escolaridade, posse de equipamentos domésticos e material empregado na construção do imóvel. Apenas um entre quatro moradores da cidade usufrui de boas condições urbanas.

Atualmente, segundo o Projeto Moradia, quase todas as grandes cidades do país têm em torno de 30% de sua área ocupada por favelas, chegando às vezes a 50%, como é o caso de Belém.



Vista aérea que mostra a cidade formal e a informal no Rio de Janeiro

1.3. PLANEJAMENTO URBANO E GOVERNANÇA

O planejamento urbano organiza e controla as futuras transformações de uma cidade, direcionando o uso do solo e da infraestrutura, e organizando a distribuição territorial de atividades como moradia, lazer e trabalho. O planejamento urbano pode utilizar diversas ferramentas para ser implementado, tais como a **legislação urbanística**, as **políticas públicas** e os **incentivos fiscais**.

Sua elaboração, assim como do conjunto das leis urbanísticas, é tarefa exclusiva do poder público, mas vale lembrar que todos os seus processos de implementação e revisão – que são praticamente constantes – estão abertos à participação da sociedade civil.

A legislação urbanística compreende o conjunto de leis que regula a produção e o desenvolvimento do espaço urbano. Há documentos e iniciativas nesse âmbito nas três esferas administrativas.

- **FEDERAL:** Estatuto da Cidade, Conjunto de Normas Técnicas, Legislação Ambiental e Preservação do Patrimônio.
- **ESTADUAL:** Comitês das Bacias Hidrográficas, Estatuto da Metrópole e o conjunto de instruções técnicas.
- **MUNICIPAL:** Plano Diretor, Lei de Zoneamento, Código de Obras e Edificações e Planos Setoriais.

Governança

Cada ação realizada em uma cidade tem uma função essencial em sua construção e desenvolvimento. Não há cidade sem pessoas

e, se somarmos a isso o fato de que a cidade está em constante transformação, fica evidente a importância de que as mudanças sejam permanentemente debatidas e aprovadas por seus cidadãos.

Baseamos nossa análise em três grupos – cada um deles igualmente importante – que atuam sobre a cidade: o setor público, o setor privado e a sociedade civil. **A consciência de que todos têm responsabilidade pelo seu desenvolvimento, e de que cada um tem direitos e deveres a serem observados é o que define o conceito de cidadania.**

É muito comum apontarmos os defeitos e ineficiências como resultantes de falta de planejamento, negligência ou incompetência de políticos e administradores. Mas a cidade é feita diariamente por todos. Quando boa parte da população amadurece sua consciência urbana, muitas das mudanças que desejamos se tornam possíveis.

1.4. MORADIA E MOBILIDADE

A moradia é uma das funções primordiais das cidades. Em urbanismo, o conceito de moradia refere-se não somente à casa, mas também a espaços onde ocorrem diversas atividades diretamente relacionadas a ela e essenciais à vida urbana e ao nosso dia a dia, como comércio, trabalho, serviços, escola e espaços públicos.

A mobilidade diz respeito, sobretudo, ao deslocamento. Ao abordar esse tema, nos referimos à distribuição das atividades no território, ou seja, às distâncias percorridas entre casa, trabalho, serviços, e assim por diante. O arranjo territorial da cidade tem influência direta sobre a necessidade do deslocamento e, por consequência,

sobre a mobilidade urbana. Assim, os temas da moradia e da mobilidade são indissociáveis.

Modais de transporte

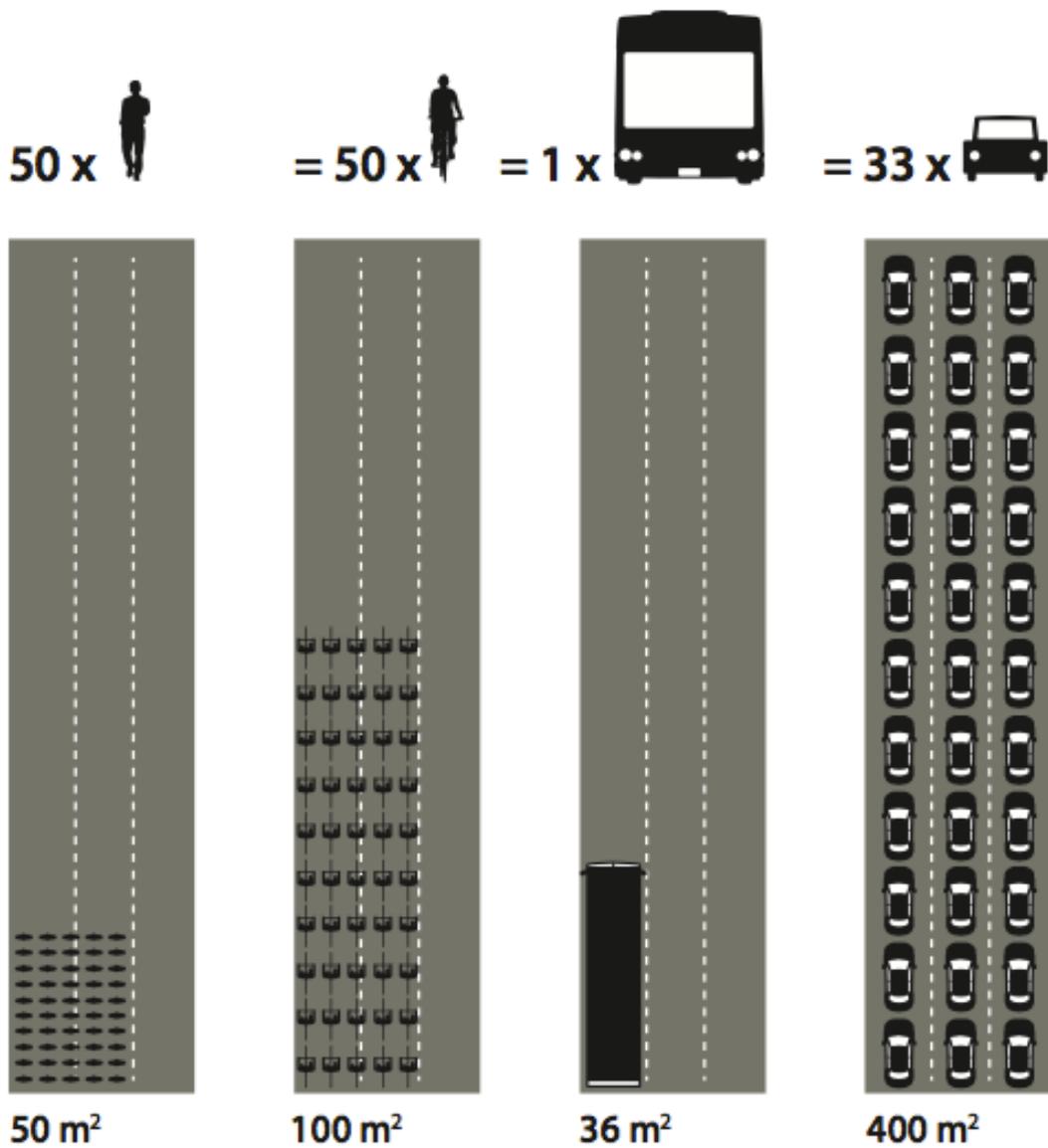
Podemos categorizar os modais de transporte das seguintes formas:

- transporte privativo e coletivo;
- transporte de alta, média e baixa capacidades;
- veículo motorizado e mobilidade ativa – como o deslocamento a pé, bicicletas, patinetes e skates;
- sistemas de logística e abastecimento da cidade – aeroviários, hidroviários, entre outros.

No Brasil, predomina o transporte rodoviário, responsável por 96% do deslocamento de passageiros e 58% do transporte de cargas, segundo dados de 2012 do Ministério dos Transportes. De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), 80% de todo o investimento em transportes no Brasil é destinado aos veículos motorizados individuais. O restante é dividido entre modos coletivos e ativos, embora estes representem a maioria dos deslocamentos em muitas cidades do país.

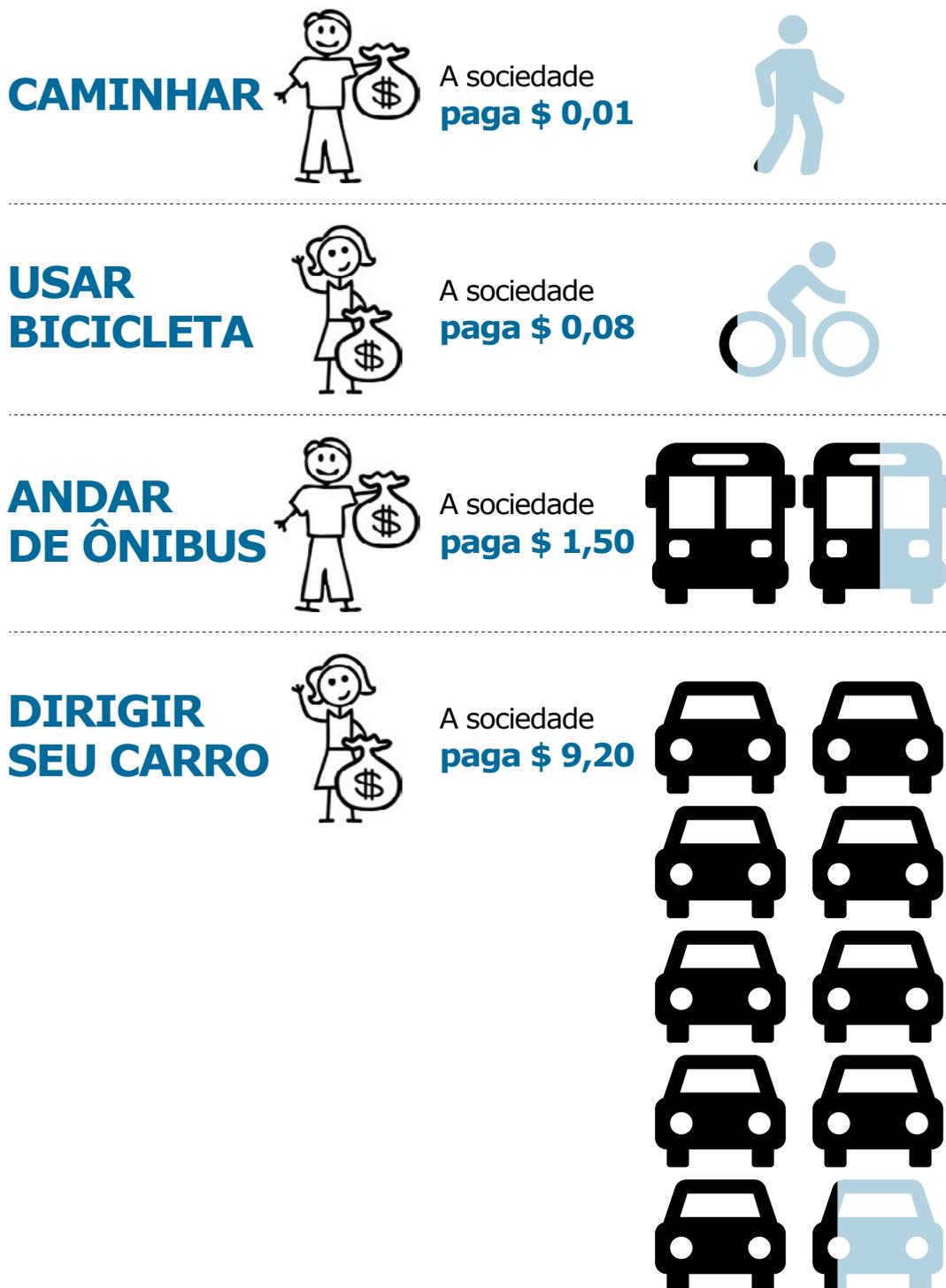
No Brasil, surgem cada vez mais políticas de mobilidade que incentivam vias com prioridade para o transporte coletivo e para meios não motorizados e ativos, ou seja, ruas com calçadas largas, ciclovias e corredores de ônibus. Além disso, novas tecnologias estão trazendo maneiras inovadoras de utilizar os sistemas de que já dispomos, como os aplicativos de compartilhamento de veículos, entre outros. A ilustração abaixo demonstra a ocupação de uma rua com seus

distintos modais. Ao compará-los, perceba que um ônibus, ao transportar a mesma quantidade de passageiros que 33 carros, ocupa, em média, 10 vezes menos espaço:



Nesta outra ilustração do World Resources Institute (WRI), é possível ver o custo médio por tipo de modal:

Para cada \$1 que você gasta para



1.5. CIDADE COMPACTA VS. CIDADE ESPRAIADA

Há um consenso entre os urbanistas de que uma boa estrutura urbana respeita os princípios da cidade compacta. Isso significa que as principais funções que se relacionam à moradia devem estar localizadas próximas umas das outras – casa, trabalho, escola, comércio, serviços, meios de transporte, entre outros –, de forma a evitar grandes deslocamentos.

A cidade compacta caracteriza-se pelo uso misto do solo – bairros que comportam diversas atividades relacionadas à moradia, como comércio e serviços – e por altas densidades populacional e de área construída.

Dentre as muitas vantagens desse modelo, têm destaque aquelas relacionadas à mobilidade: deslocamentos menores no dia a dia, economia em sistemas de transporte e racionalização das infraestruturas urbanas. Essas são características de uma cidade caminhável, onde o morador tem acesso aos serviços cotidianos a uma distância de, em média, um quilômetro – incluindo o acesso aos transportes públicos, como ônibus e metrô.

Outro aspecto importante das cidades compactas é a dinâmica urbana, já que elas comportam diversos usos simultaneamente, o que garante a circulação de pessoas em todos os horários do dia. Isso significa uma cidade mais viva, atrativa e segura, com mais gente nas ruas.

A cidade compacta se apresenta, sobretudo, como um **modelo urbano mais sustentável** no que diz respeito à racionalização de todos esses meios – mobilidade, infraestrutura, serviços, meio ambiente, entre outros.

Cidade espraiada

Em oposição ao modelo compacto, temos o modelo das cidades espraiadas, representadas comumente por grandes extensões de uso residencial, bairros monofuncionais – sem uso misto – e com baixa densidade populacional.

O modelo espraiado é **dominante na grande maioria das cidades brasileiras**: geralmente o emprego se concentra nas áreas centrais e a habitação se espraiava pelas periferias, que se tornam progressivamente mais afastadas do centro.

Desse modelo decorrem inúmeras dificuldades, relacionadas principalmente à mobilidade, pois ele impõe a necessidade de longos deslocamentos diários. Esse deslocamento do tipo “vai e volta” – de casa para trabalho e vice-versa – gera o fenômeno do movimento pendular: pela manhã, uma multidão desloca-se em bloco das periferias para o centro e, no fim de tarde, retorna do centro para as periferias. Isso demanda sistemas de transporte coletivo caros e de grande capacidade, e resulta em muito desperdício de tempo.

O modelo de cidades espraiadas acarreta outras consequências negativas menos evidentes, mas igualmente centrais para a qualidade de vida urbana. A infraestrutura das regiões centrais da cidade, representada pelos grandes meios de transporte e por equipamentos e espaços públicos qualificados, custa muito e acaba sendo utilizada em sua capacidade máxima apenas nos horários de pico. Durante o dia, o movimento nos bairros periféricos decresce drasticamente, enquanto que à noite o mesmo ocorre nas áreas centrais, o que contribui para acentuar também o problema da segurança pública.

Outra consequência desse modelo é a grande desigualdade entre o centro e as periferias, verificada pelos inúmeros indicadores sociais das cidades – mais uma situação que tem impacto direto na segurança urbana. O Mapa da Desigualdade elaborado pela Rede Nossa São Paulo em 2019 mostra que há uma diferença de mais de 20 anos entre a expectativa de vida de um morador de um bairro central de classe média/alta na capital paulista e a de um habitante dos bairros periféricos.

A imagem abaixo compara a área urbana entre as cidades de Atlanta (EUA) e Barcelona (Espanha), ambas na mesma escala:

ATLANTA (EUA)



População:

5,3 milhões

Área urbana:

7.692 km²

Emissão de carbono:

6,9 toneladas

BARCELONA (ESPANHA)



População:

5 milhões

Área urbana:

648 km²

Emissão de carbono:

1,16 toneladas

1.6. A CIDADE E A ÁGUA

A associação das cidades com os rios é ancestral. Se, por um lado, os rios ainda são o principal elemento físico da paisagem das cidades e os vetores da infraestrutura – uma vez que compõem redes de abastecimento e eixos viários –, por outro eles se tornaram canais de esgotamento sanitário em muitas cidades em todo o mundo.

O Brasil tem um dos maiores potenciais hídricos do mundo, detendo **12% das reservas de água doce do planeta e 53% dos recursos hídricos da América do Sul**, segundo dados da Agência Nacional de Água (ANA).

Grande parte das cidades brasileiras surgiu às margens de rios que, no fim das contas, foram sufocados. Transformados em objetos – feixes de infraestrutura urbana desprovidos de seus atributos contemplativos originais –, os rios são muitas vezes canalizados ou cobertos por lajes, em processos conhecidos respectivamente como canalização e tamponamento.

Os recursos hídricos vêm ganhando cada vez mais importância, devido às frequentes crises hídricas que têm assolado diversos países. Essas crises podem se manifestar por meio da aguda poluição das águas, da ocorrência de enchentes e alagamentos e, principalmente, pela escassez de água própria para o consumo humano.

É fundamental que os rios retomem outros aspectos que foram historicamente perdidos, como seu papel de fonte primordial de abastecimento de água, de local de lazer e até seu uso como via de transporte, tema que já vem sendo debatido em algumas de nossas grandes cidades.

A água é um bem urbano essencial que deve ser protegido, valorizado e defendido. Limpar os rios de uma cidade significa investir na autoestima e na qualidade de vida de toda a sua população. Por isso, é fundamental recuperar também seu aspecto paisagístico, lúdico, de lazer. Quando recuperamos um rio, quase sempre estamos resgatando as origens da própria cidade.

Saneamento básico

O saneamento é definido pelo Instituto Trata Brasil como “o conjunto de medidas que visa preservar ou modificar as condições do meio ambiente com a finalidade de prevenir doenças, promover a saúde e melhorar a qualidade de vida da população”. Fazem parte do conceito de saneamento itens como o conjunto dos serviços, infraestrutura e instalações operacionais de abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana, drenagem urbana, manejos de resíduos sólidos e de águas pluviais.



Assentamento precário com esgoto a céu aberto, em São Paulo

No Brasil, os índices de coleta e tratamento de esgoto são muito ruins: **só metade do esgoto produzido é coletado (50,3%) e, disso, apenas 42,67% é tratado**. Portanto, apenas 1/4, em média, do que é produzido é tratado. São Paulo é o estado mais bem servido nesse aspecto, com 88% do esgoto coletado e 61% do esgoto tratado. Roraima apresenta os piores índices: 2% do esgoto é coletado e nada é tratado, segundo dados de 2014 do Sistema Nacional de Informações de Saneamento (SNIS).

1.7. PLANEJAMENTO E ECONOMIA URBANA

Planejar o desenvolvimento urbano é uma tarefa complexa, mas essencial. O custo de não termos uma boa estratégia que seja executada consistentemente no longo prazo para nossas cidades é alto. Um elemento importante no planejamento econômico urbano é a relação entre o espaço e o mercado, ou seja, a análise dos vários fatores que interferem no valor das terras e imóveis em cada região. As localidades, independentemente do tamanho que tenham, são abertas ao movimento; pessoas e firmas escolhem onde vão se estabelecer e tendem a abandonar locais que não lhes oferecem condições adequadas. O preço dos imóveis e os salários médios de determinada região também se influenciam mutuamente; por isso, podemos dizer que o mercado de trabalho e o mercado imobiliário estão conectados. Uma região será mais valorizada se oferecer postos de trabalho e empregos a moradores das proximidades. Voltamos, assim, à dicotomia entre adensamento e espraiamento urbano.

Dois conceitos econômicos reforçam a importância da descentralização: retornos crescentes de escala e externalidades. Dizemos que uma empresa tem retorno crescente de escala quando, ao aumentar os insumos utilizados, tem um aumento de produtividade.

Já as externalidades, positivas ou negativas, são os impactos que nossas ações provocam no entorno. Exemplos de retornos crescentes são os que ocorrem quando indústrias, fábricas ou qualquer organização cresce graças a alterações no processo produtivo ou gerencial; por outro lado, a poluição e os congestionamentos constituem exemplos clássicos de externalidades negativas. Misturando os dois conceitos, os retornos crescentes de escala externos são aqueles provocados pela melhoria nos mercados de trabalho, por exemplo. O planejamento urbano deve estimular o retorno crescente de escala externo, favorecendo uma economia descentralizada, local e dinâmica. Maiores distâncias entre trabalho, lazer, serviços e moradia não só pressionam recursos públicos de forma ineficiente, como não promovem o aumento da produtividade e reduzem as oportunidades de interação em espaços públicos. Uma ocupação do espaço que prioriza os equipamentos públicos e a interação com a cidade e que promova a economia local permite, entre outras vantagens, a racionalização dos investimentos de infraestrutura.

Planejar o desenvolvimento das cidades no Brasil significa buscar formas de superar as diferenças no espaço construído entre regiões ricas e pobres das nossas cidades, reflexo da desigualdade que persiste no país. A integração e o desenvolvimento social e econômico das periferias das grandes cidades são hoje o grande desafio que se coloca ao planejador urbano brasileiro, uma vez que 76% da população urbana brasileira vive em áreas sem infraestrutura básica nem serviços públicos adequados. Essa significativa exclusão socioespacial deve ser a prioridade do planejamento urbano nacional.

Função social da propriedade

O conceito da função social da propriedade, presente no Estatuto da Cidade, é um importante instrumento no desenvolvimento econômico e urbano da cidade. O Estado arrecada recursos por meio dos impostos e investe em infraestrutura urbana – ruas, iluminação, abastecimento de água e esgoto, equipamentos, entre outros. Quando há infraestrutura, a terra passa a ter maior valor econômico. Os proprietários, que se beneficiam indiretamente desse investimento, devem retribuir com o bom uso de seus imóveis, atribuindo a eles uma função social, de forma que o investimento público retorne à sociedade.

O conceito da função social da propriedade permite que o poder público municipal exija que o proprietário coloque seu direito em benefício da coletividade, utilizando imóveis para atender a um interesse social. Terrenos ou edificações ociosas em áreas urbanizadas, por exemplo, não cumprem com essa função. A partir do momento em que se dá algum uso ao imóvel – moradia, serviços ou comércio –, ele passa a ter uma função social.

Existem diversos mecanismos de garantia desse instrumento. Entre eles, podemos destacar o IPTU progressivo: nas áreas mais centrais e com maior oferta de infraestrutura da cidade, os imóveis em desuso – ou vazios – sofrem um aumento progressivo do imposto, até que ali seja instalada alguma atividade.

2. CONCLUSÃO

2.1. A CIDADE CONTEMPORÂNEA

É consenso, hoje, que as cidades se consolidaram como o lugar da socialização e, sobretudo, da produção do conhecimento, do avanço tecnológico e da inovação – é no ambiente urbano que nossas invenções encontram amparo para se desenvolver.

Esse ambiente propício ao desenvolvimento e à divulgação das ideias estimula a educação e o avanço dos processos de aprendizado. A economia das cidades contemporâneas, em grande parte baseada na informação e na tecnologia, exige de seus cidadãos conhecimentos à altura. Assim, as cidades que prosperam no mundo atual são aquelas que fornecem boa estrutura educacional para seus habitantes.

Da mesma forma, podemos afirmar que as cidades, sobretudo as de modelo compacto, são a forma de organização social com maior viabilidade econômica e a mais sustentável. É importante frisar que a ideia de que a cidade produz a pobreza que se espalha em suas periferias, bastante repetida popularmente, tem sido contestada por estudos recentes. As pesquisas demonstram que, por sua capacidade de oferecer oportunidades, a cidade atrai a pobreza resultante de nossa organização social, e que, ao instalar-se nela, essa população, ainda que permaneça vulnerável, acaba por verificar uma melhora em sua qualidade de vida, o que se reflete em índices como longevidade, mortalidade infantil, alfabetização, entre outros.

2.2. REDE DE CIDADES

Uma cidade não pode ser entendida isoladamente. Para que possa existir, deve integrar uma rede de cidades complementares e contar com sistemas e redes que a abastecem, incluindo o campo, as usinas hidrelétricas, as estradas, os portos e assim por diante.

Uma característica estrutural que ajuda a definir a ideia de cidade contemporânea é a interrelação e interdependência que ela estabelece com as demais cidades do seu entorno e do mundo. A cidade contemporânea está intrinsecamente ligada à ideia de rede. Essas cidades, independentemente de onde estejam localizadas ou de sua economia, cultura ou história, são parte integrante dessa enorme rede global.

2.3. SUSTENTABILIDADE E RESILIÊNCIA

A crescente conscientização a respeito do impacto da ação humana sobre o planeta deu origem ao conceito de sustentabilidade. O que consumimos e rejeitamos, a quantidade de energia de que necessitamos, a extensão de solo que ocupamos para morar – todos esses aspectos precisam estar em uma situação de equilíbrio para que não se esgotem as reservas de recursos de que o planeta dispõe.

É importante sublinhar que o conceito de sustentabilidade não se aplica apenas a questões ambientais, mas também à economia e à sociedade: uma cidade sustentável é aquela que gere seus recursos de forma responsável, que planeja e executa seus programas tendo em vista seu impacto social imediato e futuro.

Outro conceito essencial no planejamento e na gestão urbana é a resiliência, ou seja, a capacidade de as cidades responderem rapidamente a situações de emergência, tanto em casos de acidentes naturais quanto de crises sociais ou sanitárias. A agilidade na criação de programas de emergência, a flexibilidade para adaptações e correções de rota e a capacidade de criar redes de apoio para populações vulneráveis são características das cidades resilientes cuja importância, já bastante clara, tornou-se ainda mais evidente com o advento da pandemia de covid-19.

2.4. URBANISMO SOCIAL

A cidade de Medellín, na Colômbia, passou por um projeto de renovação urbana que impactou significativamente a grande desigualdade socioterritorial que enfrentava. A cidade se encontrava em uma intensa crise política e social e era uma das mais violentas do mundo, com uma taxa de 380 homicídios a cada cem mil habitantes, em 1990. Em 2017, essa taxa caiu para 23 por cem mil habitantes.

Essa transformação é resultado de um amplo projeto de urbanismo social, ou seja, um conjunto de medidas que promoveram maior integração urbana e melhorias nos espaços públicos das regiões mais vulneráveis da cidade, com arquitetura e design de alta qualidade. O projeto implantou uma consistente programação cultural, esportiva e educacional, estimulou a cidadania e apoiou-se na construção de uma governança participativa integrada pelos diversos setores da sociedade e orientada pelas demandas da população.

2.5. O FUTURO DAS CIDADES: INOVAÇÃO

O urbanismo tem atraído pensadores e pesquisadores que formam uma enorme força-tarefa mundial composta de profissionais de diversas áreas: advogados, economistas, arquitetos, ambientalistas, educadores e sociólogos, entre outros.

Essa convergência de saberes distintos é um produto típico do ambiente urbano, e só pode ser proporcionada por ele.

É no encontro das pessoas, na troca de ideias e no uso da infraestrutura necessária que surgem as inovações. A cidade contemporânea será pensada a partir de um movimento coletivo de ideias e proposições.

Outro aspecto que merece destaque é o avanço tecnológico e digital e a abundante geração de dados propiciada pelas cidades, fatores que contribuem diretamente para a busca de soluções voltadas para um ambiente urbano melhor – aplicativos de mobilidade, gestão urbana, segurança, otimização de recursos e processos mais limpos são alguns dos exemplos mais comuns.

Além disso, os processos participativos têm se consolidado como a forma mais democrática e eficiente de implantar intervenções urbanas.

A combinação dessas novidades – ou seja, a articulação de saberes, os avanços tecnológicos e a participação social – permite-nos conceber uma visão otimista para o futuro de nossas cidades.

2.6. PANDEMIA E O DESAFIO DAS CIDADES

A pandemia causada pelo novo coronavírus e a crise por ela desencadeada levantam importantes questionamentos sobre as cidades contemporâneas. Elas são os locais do encontro, da oportunidade e da diversidade. Mas por estarem conectadas em um sistema global, são também um ambiente propício para a rápida disseminação de epidemias. O futuro das cidades como as conhecemos está posto em xeque?

Precisamos lembrar que as primeiras diretrizes de planejamento urbano surgiram nas cidades industriais, no século XIX. Essas cidades eram marcadas pelo congestionamento e pela insalubridade; não tinham sistema de abastecimento de água, esgoto e coleta de lixo, e eram assoladas por doenças. Foi nesse contexto que surgiu o urbanismo sanitarista, que tinha como prioridade a melhoria das condições de salubridade, coordenando a iniciativa privada com os objetivos públicos. Com a criação de regulamentos e leis, foram dados os primeiros passos do planejamento urbano da forma como o conhecemos hoje.

O urbanismo moderno teve, assim, sua vertente mais importante representada pelos engenheiros sanitaristas contratados pelos governantes das cidades para reformá-las. Suas ideias estão na raiz do urbanismo contemporâneo, ou seja, são a base do conhecimento sobre cidades que nos orienta até os dias de hoje.

Tecnologias como a Smart City e a Internet of Things podem ajudar no planejamento de centros urbanos mais seguros para a saúde de seus habitantes. Smart city ou “cidade inteligente” é aquela que se apoia na tecnologia para desenvolver projetos inovadores, relacionados ao ambiente urbano, sustentabilidade, economia, saúde e assim por diante.

Um bom planejamento garante qualidade de vida para os habitantes de uma cidade, além de auxiliar no enfrentamento de questões emergenciais, como grandes epidemias. A pandemia de covid-19 evidenciou a situação de precariedade que as cidades brasileiras ainda enfrentam no que diz respeito a saneamento, moradia e infraestrutura básica. Espera-se que ela represente, agora, um estímulo para a transformação.

SOBRE O ARQ.FUTURO

O Arq.Futuro – plataforma de discussão sobre as cidades – traz ao público brasileiro as mais importantes personalidades, inovações e projetos de arquitetura e urbanismo da atualidade, com o objetivo de contribuir para a melhoria do ambiente construído e da qualidade de vida nas cidades do Brasil. O conteúdo é produzido em diversos meios: palestras, debates, vídeos, artigos e livros.

Saiba mais em www.arqfuturo.com.br.

SOBRE O LABORATÓRIO ARQ.FUTURO DE CIDADES DO INSPER

O Laboratório Arq.Futuro de Cidades é uma plataforma interdisciplinar para o aprendizado, pesquisa e inovação sobre as cidades, fruto da parceria entre o Insper e o Arq.Futuro. A plataforma se insere no contexto dos programas educacionais e Centros de Pesquisa existentes no Insper. O conhecimento sobre as cidades deve ser entendido como um campo de atuação onde profissionais de diversas disciplinas aplicam seus conhecimentos e ferramentais.

Saiba mais em www.insper.edu.br/laboratorio-de-cidades.

SOBRE A RAPS

A Rede de Ação Política pela Sustentabilidade – RAPS é uma organização suprapartidária que busca contribuir para a melhoria da democracia e do processo político brasileiro, por meio da formação, conexão, apoio e desenvolvimento de lideranças políticas comprometidas com a sustentabilidade.

São pessoas que já estão no exercício de cargos eletivos ou que pretendem se candidatar e que têm diferentes visões de mundo e ideologias, mas estão ligadas pelo desejo comum de construir um país mais justo, com mais oportunidades, melhor qualidade de vida para todos e com respeito aos recursos naturais.

Para nós da RAPS, a democracia se constrói no encontro entre os iguais e os diferentes. Aqui, criamos um espaço seguro e respeitoso de diálogo sobre os principais desafios políticos, sociais, econômicos e ambientais do país, sempre tendo como referência o conhecimento técnico e científico e a análise de especialistas. A partir dessas reflexões, incentivamos que as lideranças construam em conjunto ações que possam potencializar a transformação que queremos para o país.

Saiba mais em www.raps.org.br.

REFERÊNCIAS

Leitura complementar:

VANZOLINI, Beatriz; SALLES, Marisa; ALVIM, Tomas; ANDRADE, Vinicius. *Aprendendo a viver na cidade*. São Paulo: BEI, 2018.

LING, Anthony, *Guia de gestão urbana*. São Paulo: BEI, 2017.

Referências bibliográficas:

GLAESER, Edward L. *O triunfo da cidade*. São Paulo: BEI , 2016.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro. 1968.

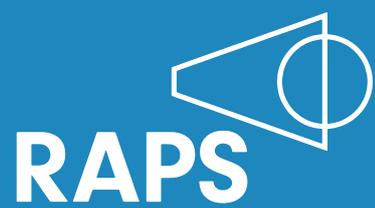
SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 1993.

SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.



Arq.Futuro

Inspere



RAPS