

DIREITO À CIDADE?¹

Sílvia Regina Pereira²
Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)

Resumo: Faremos a compreensão do direito à cidade, com base nas análises que realizamos sobre os entrevistados que residem nas diferentes áreas de Presidente Prudente. Analisamos a estruturação das principais áreas de comércio e serviços bem como dos equipamentos de uso coletivo, em razão da diferenciação espacial em termos do oferecimento dos mesmos, o que influencia a vida dos moradores desta cidade. É necessária uma melhor descentralização desses equipamentos para promover a acessibilidade de fato à cidade, principalmente para os segmentos de menor poder aquisitivo que são os mais prejudicados com a estruturação atual. Associada a essa descentralização é necessária uma melhor estruturação do transporte público. Nesse sentido, destacamos a importância do Estatuto da cidade como instrumento a ser considerado para promover transformações em favor do coletivo e não de alguns segmentos sociais. As possibilidades de mudanças para que o exercício do direito à cidade se efetive para cidadãos existem. Elas precisam ser identificadas e trabalhadas pelos moradores desse espaço urbano, com o intuito de torná-las mais acessíveis a todos.

Palavras-chave: Direito à cidade; Desigualdades socioespaciais; Estruturação urbana.

O direito à cidade em Presidente Prudente – São Paulo

Buscamos compreender a estruturação do espaço urbano atual a partir do entendimento da acessibilidade, das práticas cotidianas em relação ao uso do espaço e tempo, dos processos de diferenciação e segregação socioespacial e da fragmentação urbana que se manifestam e interferem no direito à cidade.

Tomando como base o trabalho que realizamos por meio de entrevistas, com moradores de Presidente Prudente, analisamos como ocorre o uso e a apropriação do espaço urbano, de acordo com o poder aquisitivo, com o meio de deslocamento utilizado por eles, bem como a partir do lugar que ocupam na cidade.

Essa cidade média já apresenta novas formas do processo de produção do espaço urbano, expressas por meio do crescente número de implantação de loteamentos fechados, principalmente na periferia, redefinindo a sua relação com a área central; dos novos espaços de consumo como os *shopping centers*, multiplicando as centralidades; da privatização de áreas públicas; da segregação de áreas e da possibilidade da ocorrência da fragmentação urbana. Anteriormente, tais características eram mais expressivas nos espaços metropolitanos e hoje já podemos visualizá-las em outras escalas do fato urbano. Esse

¹Esse texto compõe a tese de Doutorado, intitulada “Percurso urbano: mobilidade espacial, acessibilidade e direito à cidade”, defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Presidente Prudente-São Paulo, Brasil.

²Professora Doutora do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Campus de Francisco Beltrão-Paraná, Brasil. Membro do Grupo de Estudos Territoriais (GETERR). E-mail: silviarpereira@hotmail.com

processo não é novo, apenas apresenta novas formas para legitimar a lógica produtora de desigualdades, constitutiva da sociedade capitalista.

Lago (s.d.) destaca que por meio dessas reestruturações que ocorrem no espaço urbano, há uma nova representação sobre o mesmo que retrata um novo padrão de segregação socioespacial, que está diretamente relacionado com a fragmentação urbana. Com isso, há a possibilidade de aproximação entre ricos e pobres, mas ao mesmo tempo diminui a interação entre esses segmentos distintos, já que os de poder aquisitivo maior se fecham em espaços privados para se separarem dos espaços da pobreza, estigmatizados pela violência.

Ribeiro (s.d.) faz uma análise sobre a proximidade espacial entre segmentos sociais diferenciados nas metrópoles, compreendendo que a relação entre espaço urbano e espaço social não é totalmente homóloga, havendo defasagens entre a estrutura urbana e a hierarquia social, o que faz com que a divisão social da cidade não seja absoluta. Por meio da análise da Cruzada São Sebastião, área construída para os moradores de uma favela localizada no Leblon, considerada uma das mais “nobres” do Rio de Janeiro, ele verifica os contrastes existentes e avalia que a proximidade territorial não significa troca, sociabilidade e co-habitação, em decorrência das distantes posições sociais.

Esses moradores possuem a propriedade de suas moradias, ao contrário daqueles que residem nas favelas em áreas próximas ao bairro citado, mas isso não é condição suficiente para terem acesso aos equipamentos coletivos existentes e utilizados pelos segmentos de maior poder aquisitivo. Estes consideram que essas moradias não foram construídas em um local apropriado, já que a proximidade pode gerar sentimentos de inferioridade nos menos abastados, contribuindo para a prática de delitos, evidenciando uma visão segregacionista, à medida que explicitam que a diferença social tem que estar distanciada fisicamente. Os despossuídos estão sujeitos a serem prisioneiros do lugar e os efeitos negativos e positivos podem reforçar as diferenças entre dominante e dominado (RIBEIRO, s.d.).

Por meio de nossa pesquisa, pudemos compreender que a proximidade espacial não significa existência de sociabilidade entre segmentos socioeconômicos diferenciados. Os de maior poder aquisitivo procuram, cada vez mais, distanciar-se dos espaços públicos que são apresentados como inseguros, não se permitindo compartilhar a vida com os de menor renda, distanciando-se deles em virtude de todas as técnicas, meios de segurança e proteção contra os que são considerados como ameaça. Essa é a caracterização da vida urbana atual, entre diferentes segmentos sociais, sendo a separação sua maior expressão.

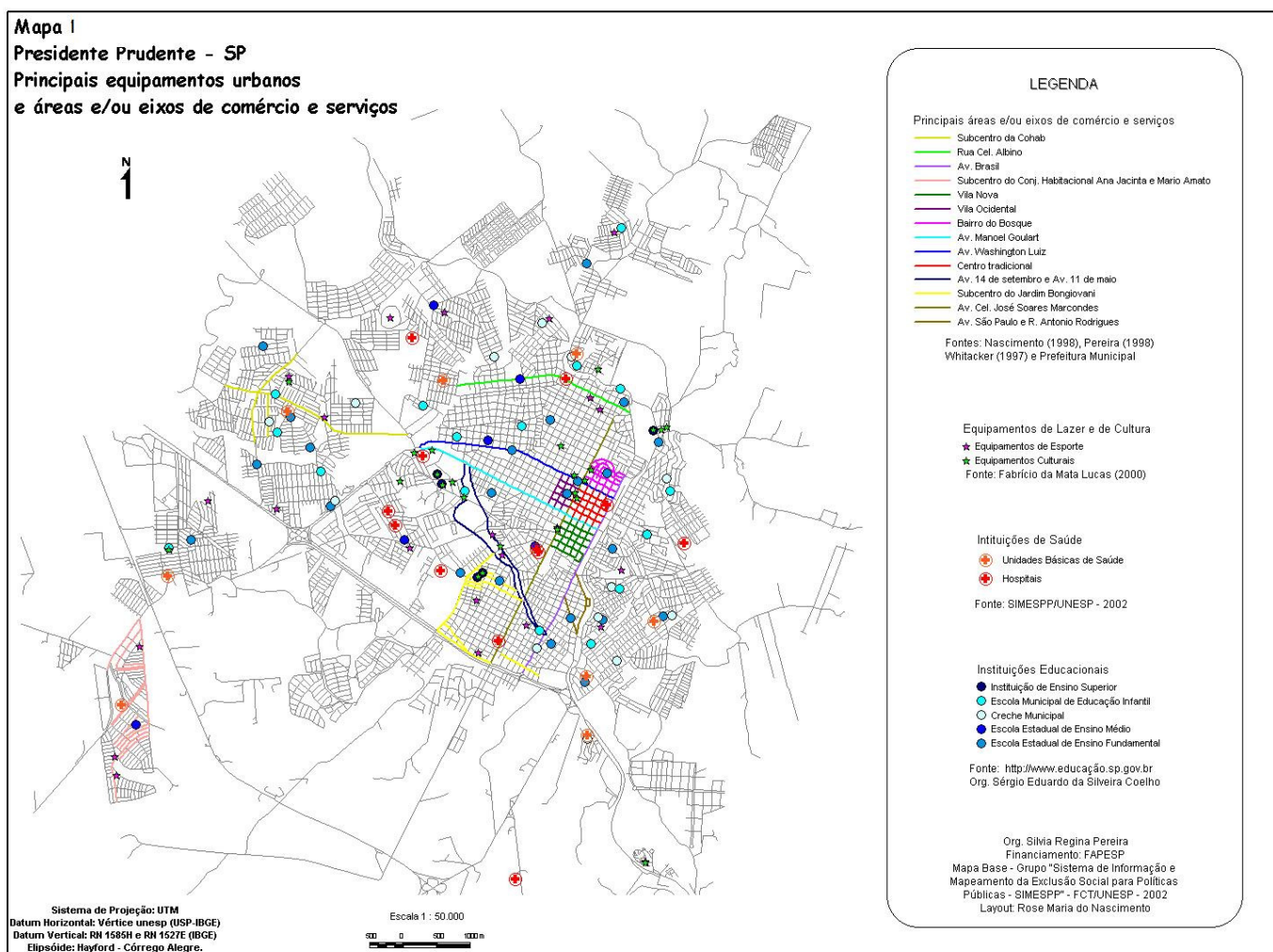
Além dessa separação entre os diversos segmentos sociais tem-se um espaço estruturado diferencialmente, dificultando o uso e a apropriação pelos moradores que possuem um menor poder aquisitivo e que se encontram nos loteamentos mais distanciados e menos estruturados, interferindo no direito à cidade.

No que diz respeito à estruturação dos equipamentos de uso coletivo e das principais áreas/eixos de comércio e serviços de Presidente Prudente há uma diferenciação espacial em termos do oferecimento deles à população. Não existe uma equidade na distribuição dos mesmos que facilite o acesso para a apreensão dos espaços públicos e o consumo de bens e serviços.

No mapa 1 verificamos que a descentralização desses equipamentos ainda não é suficiente para propiciar a acessibilidade adequada para aqueles que são seus principais usuários: a clientela de menor poder aquisitivo. Associado a essa oferta está a estruturação

do transporte público que não favorece essa integração, dificultando a realização das necessidades básicas pela população menos abastada.

Percebemos que há uma concentração de comércios e serviços na área central e nas suas imediações (Bairro do Bosque, Vila Nova, Vila Ocidental) e em alguns eixos de circulação como a Avenida Brasil, Avenida Manoel Goulart, Avenida Washington Luís, Avenida Coronel Marcondes, Rua Coronel Albino, Rua Antonio Rodrigues e Avenida São Paulo. Além dessas áreas, há alguns subcentros, como o da Cohab-Cecap, o do Jardim Bongiovani e o do Conjunto Habitacional Ana Jacinta, que se diferenciam entre si pela diversidade funcional e clientela atendida.



No caso do Jardim Bongiovani, a presença de uma universidade particular atraiu investimentos comerciais e de serviços para a área, atendendo não só a clientela de estudantes, como também os demais consumidores, pela presença de estabelecimentos como agência bancária, agência de correios, boutique, restaurantes, bares, casas noturnas e

uma grande quantidade de estabelecimentos voltados para o tratamento estético, sem os grandes congestionamentos que há na área central.

Já no Conjunto Habitacional Ana Jacinta, o subcentro não é tão diversificado e os seus moradores deslocam-se para a área central para terem atendidas muitas de suas necessidades, sendo importante considerar que esse conjunto encontra-se a 10 Km do centro da cidade.

As instituições de saúde estão representadas pelas Unidades Básicas, que estão em alguns bairros periféricos como Ana Jacinta, Vila Real, Cohab, São Matheus, Vila Guanabara e alguns hospitais como o Universitário nas imediações da UNOESTE (Vila Caiçara), a Santa Casa de Misericórdia, na Avenida Coronel Marcondes e o Hospital Estadual, nessa mesma avenida, (no Jardim Bongiovani), as quais atendem um grande número de pacientes pelo sistema de saúde público.

As Unidades Básicas de Saúde só realizam atendimentos básicos e, dependendo do estado clínico, os pacientes são reencaminhados para as unidades centrais ou hospitais. Por isso, deveria haver uma melhor acessibilidade para se obter esse tipo de serviço, quando fosse necessário. Percebemos que a Zona Norte, caracterizada por uma população de baixo poder aquisitivo, é uma das áreas menos servida, sobretudo nos bairros Jardim Morada do Sol, Conjunto Habitacional Brasil Novo e Parque Alexandrina.

No que diz respeito às instituições educacionais, a cidade de Presidente Prudente possui quatro universidades, sendo uma pública, a Universidade Estadual Paulista (UNESP) e três particulares: Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE), Instituição Toledo, e a mais recente, Faculdade Presidente Prudente (FAPEPE/UNIESPP). Para os demais níveis de ensino há uma distribuição não equitativa, mas mais dispersa e/ou descentralizada do que o observado em relação aos outros equipamentos citados anteriormente.

As escolas de educação infantil e creches poderiam também estar melhor distribuídas. No Jardim Morada do Sol, as opções para as mães que necessitam dessa instituição para seus filhos são os equipamentos educacionais do Conjunto Habitacional Brasil Novo ou de outras áreas, quando se trata de Ensino Fundamental ou Médio. No residencial Maré Mansa, no Jardim Maracanã, no Jardim Cobral e no Humberto Salvador também não se observa uma ocorrência significativa desses estabelecimentos de ensino. Se atentarmos para os símbolos de representação cartográfica das instituições educacionais, observamos que a sua distribuição dá-se entre a Zona Leste, área central e parte da Zona Oeste.

Os extremos das Zonas Norte e Sul não são servidos por estabelecimentos de ensino. Ao sul, encontra-se o Jardim Alto da Boa Vista, alguns loteamentos fechados como o Dahma, com moradores de maior poder aquisitivo, que podem se deslocar, por veículo próprio, para terem acesso a esses equipamentos, pois o que lhes interessa é a qualidade de ensino oferecida, sendo menos importante a proximidade destes em relação ao local de moradia. A entrevistada desse loteamento ressaltou que não há implicações para ela e sua família, pelo fato de estarem distantes dos equipamentos comerciais, de serviços, de educação, de lazer, pois eles podem ir até eles sem dificuldades pela facilidade do veículo próprio e das grandes avenidas que dão acesso a essa área. Já na Zona Norte, os residentes são prejudicados pelo fato de não haver o oferecimento desses equipamentos para a realização de suas necessidades básicas, aliado ao distanciamento e ao meio de deslocamento utilizado, destacando o problema espacial como um obstáculo.

Com relação ao oferecimento de equipamentos de lazer, há a Cidade da Criança (que se encontra bastante afastada da malha urbana compacta, dificultando o acesso dos moradores da periferia pobre) e algumas praças em áreas de fundo de vale que foram urbanizadas como no Conjunto Habitacional Ana Jacinta, no Jardim Jequitibás, no Parque São Matheus, que oferecem campo de futebol e *playground*.

Os demais equipamentos encontram-se mais centralizados como o Parque do Povo, incluso seu conjunto de piscinas poliesportivas, o Museu Municipal e o Teatro Municipal. Há um grande número de praças e campos de futebol nas áreas da periferia pobre, sendo essas as únicas opções para seus moradores realizarem alguma atividade esportiva, em função da distância em que se encontram em relação às demais áreas de lazer. No que diz respeito aos equipamentos de esporte e cultura, estes estão bem dispersos, nos dando a idéia da cidade ser bem atendida, mas o que ocorre é uma centralização dos principais equipamentos, dificultando o acesso dos moradores das áreas mais distantes.

Os aspectos destacados nos parágrafos anteriores denotam que as diferentes áreas no interior da cidade não recebem atenção de acordo com as suas particularidades, o que contribui para as disparidades socioespaciais. Essas diferenciações se agravam e acabam por interferir nas condições de vida dos moradores, em razão de uma estruturação do transporte público que não possibilita uma integração e conexão com as diferentes áreas da cidade.

Como ressalta Ramirez (s.d.):

La ciudad y su arquitectura, así como sus instituciones, ya no son un producto de la propia actividad ciudadana, ni están inspirados por un ideal de vida en cuya formulación participen todos según su capacidad. La ciudad es una estructura física y las instituciones son sistemas de reglas, ambos creados por profesiones que se arrogan el conocimiento de lo que es bueno y conveniente para la vida de los ciudadanos y el diseño de aquello que ha de facilitar la realización del sentido y las aspiraciones de todos.

A estruturação que se estabelece no espaço urbano não está diretamente associada ao atendimento das necessidades de todos os cidadãos, como se viu nesta pesquisa realizada em Presidente Prudente, ocorrendo uma diferenciação entre os segmentos sociais em termos de oferecimento de equipamentos urbanos nas áreas onde residem.

Não há também, a participação dos diferentes segmentos nas diversas instâncias, nos momentos de planejamento e tomada de decisões, o que poderia possibilitar um exercício de cidadania. Sabemos que os diversos órgãos públicos que atuam, efetivamente, nas decisões que se estabelecem no espaço urbano estão ligados aos interesses de determinada composição da representatividade política, beneficiando alguns segmentos em detrimento de outros. Esses segmentos interferem nas decisões e ações implementadas pelo poder público, o qual não representa de fato, as necessidades essenciais dos menos favorecidos. Quase sempre não se pensa e não se age em nome de uma cidade para todos.

Campos Filho (2003) apresenta em seu estudo, um planejamento de bairro na cidade de São Paulo, que pode ser incorporado a outros níveis escalares, pois são proposições que se aplicam à realidade urbana, com vistas a adequar sua estruturação. Este deveria ser considerado pelo poder público como alternativa para melhorar as condições de vida dos moradores das áreas mais distantes.

Tenhamos presente que, tanto para a organização do comércio e serviços em geral como dos serviços de educação, devem ser discutidos a realidade

presente nas diversas configurações da estruturação urbana e os tecidos correspondentes, avaliando-se as suas qualidades e dificuldades.

De um lado, há o problema da família fazer com que a criança vá para a escola em segurança. [...] De modo geral, pode-se dizer que a proximidade desses equipamentos em relação à moradia é desejável, de modo a permitir que a criança com idade suficiente possa andar a pé sozinha em poucos minutos e com segurança de sua casa até ele. Nos planos de bairros populares desenvolvidos no escritório profissional que tenho como o arquiteto e urbanista Luiz Carlos Costa (Urbe Planejamento, Programação e Projetos), 800 metros tem sido a distância máxima definida como cômoda para se andar a pé até o comércio, serviço ou equipamentos sociais. [...] A questão da escolha do melhor serviço influi nessa definição porque muitas vezes o melhor serviço pode estar mais longe do que se pode percorrer a pé, o que exigirá um esforço adicional, como pegar um ônibus, um táxi ou um automóvel (p. 19-20).

O poder público deve levar em conta as carências e as dificuldades dos segmentos de menor poder aquisitivo, no momento de planejamento e tomada de decisões, para que a instalação de equipamentos sociais ocorra em áreas nas quais os moradores de determinados setores da cidade tenham acesso, sem grandes deslocamentos. Que haja de fato a descentralização desses equipamentos, para que o acesso a eles não seja dificultado. Associada a essa descentralização está a necessidade de uma melhor estruturação do transporte público para que a acessibilidade seja adequada para garantir o direito à cidade.

Defendemos a constituição de subcentros, aliada a esse planejamento de bairros, por meio de investimentos do poder público que, em aliança com o poder privado, pode instalar a infra-estrutura necessária para a implantação de estabelecimentos de comércio e serviços, bem como equipamentos sociais básicos para facilitar a vida cotidiana dos moradores, principalmente daqueles que residem nas áreas mais precárias e distantes.

Isso não significa que a população ficará restrita ao bairro, à sua área de residência em termos de apropriação dos equipamentos de uso coletivo, mas facilitará o dia-a-dia dos moradores em relação à satisfação das necessidades básicas. Como dissemos anteriormente a estruturação do transporte público deve ser também o foco principal para esse planejamento, possibilitando o ir e vir para todas as áreas da cidade, já que muitas vezes a escolha de um serviço ou de determinado equipamento se dá não pela proximidade, mas pela qualidade ou por outro critério, sendo necessário utilizar um meio de deslocamento para obtê-lo.

[...] a prática do bairro é totalmente tributária do “resto” da cidade, centro ou subúrbios modernos. É que o bairro é muito restrito para assumir a totalidade do desejo urbano; as comodidades que oferece também não conseguem atender a todo tipo de comportamento do consumidor. Tem portanto necessidade de “outros lugares” dos quais os usuários possam usufruir para enriquecer seu domínio do espaço urbano em geral. Mas é também desta diferença de prática que o bairro retira um acréscimo de identidade; a “viagem” apenas terá sido um lapso de tempo, um excedente, reconduz ao seu lugar de origem, exatamente onde ressurgem o prazer de viver no bairro. Uma vez fechada a cortina para o exterior do resto da cidade, o próprio bairro, bem longe de entorpecer-se na captação de sua identidade, encontra uma dinâmica interna capaz de satisfazer o

reconhecimento de seus moradores. É aí que a prática do mercado significa toda a sua força social (MAYOL, 2002, p. 157-158).

Ter-se-ia, com iniciativas deste gênero, uma estruturação espacial que possibilitaria o acesso aos equipamentos coletivos, à vida urbana e à cidade. Concomitante a isso ocorreria a reafirmação da vivência e convivência nos bairros, fortalecendo a sociabilidade. “[...] o bairro urbano é o lugar de uma aprendizagem social decisiva que, ao mesmo título que a vida familiar, escolar ou profissional, introduz, de maneira particularmente poderosa, à aprendizagem da vida cotidiana” (MAYOL, 2002, p. 165).

É necessário fortalecer a sociabilidade no bairro, no lugar da vida cotidiana, para que essa prática se amplie aos outros espaços da cidade, a fim de que seja possível a convivência com a diferença, com o outro, de uma forma menos segmentada, permitindo que os elementos constitutivos da urbanidade se manifestem plenamente e a diversidade seja respeitada. Nesse sentido, as manifestações a serem realizadas para que essas transformações ocorram precisam estar vinculadas a projetos coletivos. Faz-se necessário que os cidadãos se organizem para cobrar dos órgãos representativos dessa sociedade, ações para uma maioria, procurando, assim, lutar contra o fato dos segmentos de maior poder aquisitivo sempre receberem maior atenção.

Na cidade atual, o que se tem é uma reunião cada vez maior de estranhos, os quais não possibilitam o convívio, a sociabilidade e a organização em nome do coletivo. Para Bauman (2001):

[...] um encontro de estranhos é diferente de encontro de parentes, amigos ou conhecidos – parece por comparação, um “*desencontro*”. No encontro de estranhos não há uma retomada a partir do ponto em que o último encontro acabou, nem troca de informações sobre as tentativas, atribuições ou alegrias desse intervalo, nem lembranças compartilhadas: nada em que se apoiar ou que sirva de guia para o presente encontro. O encontro de estranhos é *um evento sem passado*. Frequentemente é também *um evento sem futuro* [...] uma história para “não ser continuada”, uma oportunidade única a ser consumada enquanto dure e no ato, sem adiamento e sem deixar questões inacabadas para outra ocasião (p. 111, grifos do autor).

É importante, então, que haja encontros no espaço urbano que não estejam restritos aos espaços de consumo, onde não há interação social e, apesar de coletivo, são destinados para usos individuais. Nesses espaços há proteção contra os indesejáveis, como mendigos, desocupados, assaltantes, etc. Não se vai a esses templos para socializar, conversar, sem contar que já se vai com a companhia desejada. Esses templos podem estar na cidade, mas não fazem parte dela por ser um outro mundo, um lugar sem lugar, fechado em si mesmo. “Os lugares de compra/consumo oferecem o que nenhuma “realidade real” externa pode dar: o equilíbrio quase perfeito entre liberdade e segurança” (BAUMAN, 2001, p. 116).

Estar nesses espaços de consumo passa a falsa idéia de que aqueles que ali se encontram são todos iguais, com os mesmos objetivos, pertencendo a uma comunidade, mas não há de fato uma forte interação social entre eles.

Se vivessem de forma mais coletiva os espaços urbanos, os cidadãos poderiam permanecer, conviver, trocar experiências e apreensões e assim, irem construindo seus ideários urbanos conjuntamente e, então, perceberem o que se manifesta no urbano e as possibilidades de mudanças que existem para suas vidas cotidianas.

Cada habitante constrói um mapa da cidade, a cidade que ele vivencia cotidianamente, e alguns, muitas vezes, desconhecem o feio, o apresentado como perigoso, excluindo lugares não freqüentados e não atrativos. Esse mapa depende de quem vê a cidade, de quem nela se desloca e, por isso, é necessário compartilhar vivências e apreensões para que, a partir desses conhecimentos possam pensar alternativas para uma reestruturação do espaço urbano, procurando participar efetivamente na (re)construção do mesmo, de acordo com os problemas reais. Assim, não haveria o planejamento e a tomada de decisão por alguns representantes da sociedade que decidem o que, o como e o quando fazer. Os cidadãos precisam estar inseridos nesses diferentes momentos do planejamento urbano, e se fazerem presentes, para que haja de fato a participação.

O que temos é a separação, o estranhamento e o reforço cada vez maior do individualismo, dificultando o que estamos ressaltando, ou seja, a convivência em nome de um projeto coletivo para que a cidade seja de fato, uma cidade para todos.

Esse desejo de separação em relação ao outro é destacado por Bauman (2001). Ele resalta a existência de uma “[...] *patologia do espaço público que resulta numa patologia da política: o esvaziamento e a decadência da arte do diálogo e da negociação, e a substituição do engajamento e mútuo comprometimento pelas técnicas do desvio e da evasão*” (p. 127).

Os espaços murados, como enclaves urbanos, contribuem para o enfraquecimento da sociabilidade, pois aparentemente há uma homogeneidade social, mas os indivíduos não se relacionam, não se falam muito, não convivem nos espaços comuns, não há o compartilhar com o outro e sim o individualismo cada vez mais forte.

Cada segmento seleciona partes desse espaço urbano segregado de acordo com suas características socioespaciais, fortalecendo a segmentação social. O espaço urbano é o lócus das possibilidades para que haja transformações para o coletivo, por isso faz-se necessário o fortalecimento da sociabilidade e um uso mais efetivo do mesmo.

As possibilidades existem, é preciso unir-se para que elas se concretizem em prol de uma cidade diversa, múltipla, plural e equitativa. Que seja possível o acesso à cidade por todos os cidadãos, considerando as necessidades dos menos favorecidos e as desigualdades socioespaciais, pois assim será plausível o respeito à diferença. A cidade precisa ser de todos.

Para que ela se efetive para todos é preciso que o poder público cumpra com seu dever de intervir pelos cidadãos e não apenas em favor de alguns segmentos sociais.

A ação do poder público na cidade é verificada por meio do papel de legislador, administrador, financiador e tributador, investindo em habitação, infra-estrutura e equipamentos urbanos. Aliado a ele está o setor imobiliário que visa a obtenção máxima de lucro, aproveitando-se de benefícios públicos aumentando ainda mais o processo especulativo no espaço urbano. Já os consumidores/usuários, principalmente os de menor poder aquisitivo não possuem influência na determinação dos processos de ampliação e regulação do tecido urbano, que é marcado por diferenças socioespaciais (PEREIRA, 2001, p. 72).

O poder público deve estabelecer prioridades para as ações realizadas no espaço urbano, considerando os segmentos de menor renda, residentes nas áreas sem infra-estrutura adequada, distantes dos bens e serviços coletivos, assim como os sem teto, de forma que todos sejam contemplados nessas políticas. Os cidadãos precisam ter acesso à

moradia, à saúde, à educação, aos equipamentos urbanos de uso coletivo, ao lazer e à cultura, ao espaço público, às instâncias representativas dessa sociedade e à participação cidadã para que possam realizar a vida urbana.

Nesse sentido, consideramos que há instrumentos de ação que podem ser colocados em prática pelo poder público, para controlarem e gerenciarem o uso e apropriação do espaço urbano, permitindo assim o direito à cidade para todos e não para alguns, como temos visto. Esses instrumentos nem sempre correspondem à realidade dos moradores da cidade, pois muitas vezes são criados ou alterados em favor de interesses imobiliários, de agentes que se encontram envolvidos com a produção/reprodução do espaço urbano. Dentre esses instrumentos destacaremos alguns pontos do Estatuto da Cidade, para entendermos o que se propõe e o que se efetiva enquanto ação.

O Estatuto da Cidade

O Estatuto da Cidade, lei (nº 10.257, de 10 de Julho de 2001) que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, referentes ao capítulo da política urbana, foi aprovado pelo Congresso Federal depois de onze anos de discussões, mobilizações e negociações. Essa lei, considerada um importante instrumento de intervenção e gerenciamento urbano, afirma que os municípios devem definir e fazer cumprir a função social da cidade e da propriedade urbana, contribuindo para que as ações do poder público possibilitem transformações necessárias para a vida cotidiana dos cidadãos.

Dentre as várias disposições do Estatuto da Cidade, apresentamos a seguir a seleção de algumas diretrizes importantes para ressaltar a discussão que vem sendo realizada ao longo desse trabalho, ou seja, o direito à cidade. Os destaques em negrito sintetizam o que estamos apreendendo em relação ao exposto nesse instrumento.

Capítulo I - Diretrizes gerais

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam **o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo**, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o **pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana**, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do **direito a cidades sustentáveis**, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - **gestão democrática por meio da participação da população** e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - **cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores** da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da **distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município** e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - **oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados** aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana;
- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- g) a poluição e a degradação ambiental;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XVI-isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, **atendido o interesse social.**

O capítulo I reúne um conjunto de proposições e normas a serem cumpridas para que o direito à cidade ocorra de fato. Visa a garantir o direito à cidades sustentáveis para as gerações presente e futura. Para isso, é preciso proporcionar o acesso à terra urbana, a toda a infra-estrutura necessária para a reprodução da vida, como os serviços públicos e os meios de transporte coletivo. A partir da gestão democrática, a população poderia manifestar suas carências, suas apreensões sobre a estruturação urbana mais adequada, de acordo com os que vivenciam os problemas existentes no cotidiano. As mudanças podem ser implementadas por meio de alianças entre poder público e privado, os quais teriam igualdade de condições para realizarem ações de interesse social. Esses destaques evidenciam a importância de usar esses instrumentos como norteadores das ações para a vida coletiva na cidade.

Capítulo II -Dos instrumentos da Política Urbana

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

III - planejamento municipal, em especial:

- a) **plano diretor**;
- b) **disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo**;
- f) **gestão orçamentária participativa**;

Associado a essa lei está o planejamento municipal, apresentado no Plano Diretor, na regulação de uso e ocupação do solo e gestão orçamentária participativa, para que a política urbana seja desenvolvida adequadamente para a gestão do urbano. O Plano Diretor deve estar em sintonia com a realidade que se apresenta e não ser um plano para a realidade ser adequada.

Seção VIII - Do direito de preempção

Art. 25. O direito de preempção confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

Art. 26. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

- II - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V - implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI - criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

Por meio desse direito, o poder público pode adquirir imóveis alienados e utilizá-los para direcionar a expansão urbana e para proporcionar à população equipamentos e infraestrutura coletiva, contribuindo assim para que os cidadãos sejam beneficiados

coletivamente, e com isso não permitir a valorização de imóveis de particulares, com interesses especulativos, fazendo com que prevaleça a função social da cidade.

Seção X - Das operações urbanas consorciadas

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Essas operações urbanas consorciadas podem prover áreas mais carentes de infraestrutura e equipamentos urbanos, de acordo com as necessidades da população residente, de modo que a acessibilidade à cidade seja sempre prioridade.

Capítulo III - Do Plano Diretor

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

- I - a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
- II - a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;
- III - o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

A população precisa participar dos momentos de elaboração e implementação do Plano Diretor para que esse instrumento de política urbana seja condizente com as reais necessidades dos seus moradores e não apenas um modelo a ser cumprido, sem correspondência com a realidade à qual se destina. Esse instrumento precisa ser divulgado e ser de conhecimento público para que os maiores interessados saibam que há normativas que regulam o uso e a apropriação do solo urbano, e assim poderem se manifestar perante sua aplicação.

Capítulo IV - Da gestão democrática da cidade

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- II - debates, audiências e consultas públicas;
- III - conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- IV - iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Se todos os artigos e capítulos destacados anteriormente forem aplicados à política urbana será possível ocorrer a gestão democrática da cidade. Os direitos de participação dos diferentes segmentos constituintes dessa sociedade estão colocados, mas é preciso que se

façam cumprir para que haja o estabelecimento de ações para o coletivo, garantindo a efetivação do direito à cidade.

Ramirez (s.d.) destaca, com relação à participação cidadã, que:

Es tarea fundamental de la ciudadanía el administrar y fomentar el desarrollo de sus saberes. Por eso, la formación humana, que los griegos llamaban *paideia*, es la base de la vida de la ciudad democrática. La formación humana no se basta con instituciones que dirijan el quehacer humano imponiendo el qué del hacer humano. La formación ciudadana exige instituciones que fomenten el cómo de actividades mediante las cuales los ciudadanos se hagan capaces de encontrar sus propios qués y de ir enseñándose unos a otros nuevos cómo en un ambiente de creatividad y concordia. Enseñar es mostrar cómo, no imponer qué.

Os cidadãos precisam ter voz ativa, demonstrarem o que quer e necessitam em relação à cidade que vivem e não aceitem somente o que os governantes decidem e impõem. É preciso construir conjuntamente as diretrizes a serem implementadas na política urbana e, nesse sentido, o que se apresenta no Estatuto pode ser um norteador para essas mudanças em prol de uma cidade coletiva.

Rolnik (s.d.) fez uma análise sobre esse Estatuto, destacando que há algumas inovações como, por exemplo, um conjunto de instrumentos urbanísticos que procuram induzir, mais que normatizar o uso e ocupação do solo, procurando controlar a especulação imobiliária por meio do IPTU progressivo no tempo, controlando a expansão que se estende cada vez mais. Além disso, apresenta-se a participação cidadã nas audiências públicas, plebiscitos, referendos e orçamentos participativos para que os cidadãos estejam, de fato, presentes nos momentos de gestão da cidade. Outra inovação é a proposição de regularização das áreas ocupadas irregular e ilegalmente, por meio do usucapião e da concessão de direito de uso. A concessão foi vetada no momento de se sancionar a lei, o que contribui para a permanência da irregularidade de propriedades nas áreas de favelas. Segundo essa urbanista o Estatuto apresenta uma nova concepção de planejamento urbano e, para que ele seja efetivo, é preciso que o cidadão exija dos seus representantes públicos intervenções e ações para que se construa uma cidade mais justa.

A cidade e suas possibilidades

As possibilidades de discussão sobre a temática da acessibilidade e do direito à cidade são amplas, assim como são as possibilidades de ações e transformações nas formas de produção e apropriação do espaço urbano, com vistas a garantir esse direito a todos. A utopia, a esperança e a confiança em relação às mudanças existem e podem se tornar concretas e reais, se o coletivo for priorizado, sempre.

O caminho percorrido até aqui buscou deixar claro o que se evidencia no espaço urbano das cidades capitalistas e também as possibilidades de transformações. O objetivo foi contribuir para o entendimento da problemática apresentada, que pode ser enriquecido por meio de outras pesquisas a serem realizadas, já que há uma infinidade de recortes metodológicos para apreender a realidade social apresentada nos espaços da cidade capitalista, fortemente segregada, e colaborar para a discussão e proposição de mudanças que se fazem necessárias, posto a cidade ser o lugar das possibilidades.

Precisamos continuar refletindo sobre o processo diferenciado e contraditório de produção e apropriação do espaço urbano, com vistas a apreender o que se estabelece em

razão da estruturação/reestruturação desses espaços, expressando processos de diferenciação, segregação e fragmentação urbana que interferem na vida cotidiana dos cidadãos, implicando no exercício do pleno direito à cidade. É necessário também compreender a participação e a ação dos diferentes agentes urbanos no processo de produção da cidade.

Para Concluir: pelo direito à cidade

Faz-se urgente e necessária a elaboração de políticas públicas de transporte coletivo que propiciem uma maior mobilidade espacial dos cidadãos, associada à acessibilidade para a realização das funções e para adquirir os bens e os serviços dispersos no espaço urbano. É preciso considerar as diferenças de renda, a estruturação da malha urbana, a concentração dos equipamentos coletivos e as dificuldades de locomoção dos portadores de deficiências físicas, para que o acesso, por meio desse transporte favoreça a comunicação entre as áreas da cidade, propiciando o ir e vir.

Uma das medidas a serem consideradas para uma melhoria na acessibilidade, por meio desse transporte, é a implantação de tarifas diferenciadas de acordo com a renda dos usuários, já que nem todos podem custeá-lo, tendo os deslocamentos prejudicados. Associada a isso está a integração entre as linhas de ônibus, para que haja um maior aproveitamento, uma melhor oferta de linhas e veículos, de acordo com as demandas geradas ao longo do dia, além de torná-lo um meio mais atrativo ao uso, contribuindo para a redução do transporte privado em circulação e de muitos problemas por ele gerado.

A mobilidade espacial e a acessibilidade, definidas pelo poder aquisitivo interferem no uso e na apropriação do espaço urbano, de acordo com a utilização do tempo que se encontra cada vez mais organizado com base na função trabalho, para a maioria da população, implicando na diversidade de atividades desenvolvidas, caracterizando o cotidiano de cada um. Essa configuração cotidiana mantém correspondência com o acesso distinto à cidade capitalista, que é diferenciada e segregada socioespacialmente.

A cidade diferenciada socioespacialmente sempre esteve presente e, com a divisão técnica e social do trabalho e do espaço, se reafirma e ganha visibilidade com a manifestação da segregação e/ou da fragmentação urbanas. Esses processos caracterizam como pode ser exercido o direito à cidade, implicando na apropriação do espaço, na constituição e reafirmação do lugar, bem como no convívio dos cidadãos, estabelecendo a sociabilidade que se encontra cada vez mais enfraquecida e segmentada em favor de um individualismo mais arraigado e de um estranhamento entre os cidadãos, impossibilitando-os de lutarem juntos por uma cidade para todos.

Não sendo a cidade, na sua totalidade, apreendida por todos, o bairro e a rua são lugares que podem ser vivenciados pelos cidadãos, não só apropriando-se do espaço, mas também se identificando com esses lugares, convivendo com o outro, fortalecendo a convivência e fazendo possível a sociabilidade, que é mais evidente nos bairros populares, em detrimento dos espaços murados, fechados, onde se tem a falsa idéia que os que ali se encontram convivem entre si, por possuírem as mesmas condições socioeconômicas, fato este que não ocorre.

Qual a interação que os cidadãos mantêm com a cidade como um todo? Alguns segmentos se apropriam mais dos espaços privados, desconhecendo o que se constitui como cidade, pois muitas vezes os seus percursos urbanos não lhes mostram a cidade plural e diversa que existe. Apesar desses não conseguirem se isolar, se afastarem definitivamente

da diferença e do feio, bem como do que lhes causa insegurança podem, em alguns momentos e circunstâncias selecionar as parcelas do espaço urbano que queiram ver e da qual desejam se apropriar.

Na maioria dos espaços, eles simplesmente passam, não permanecendo; e assim não dão possibilidade à convivência, fecham-se cada mais em seus espaços considerados seguros, isolando-se do que lhes ameaça. Os outros segmentos não têm opções a não ser viver cotidianamente a falta de infra-estrutura e de equipamentos urbanos básicos, bem como o problema da mobilidade espacial, que interfere na sua acessibilidade à cidade.

Dessa forma ficam impossibilitados de vivenciar uma urbanidade adequada para a reprodução da vida, já que as condições necessárias para essa não ocorrem plenamente. Nesses espaços e lugares, o uso e o convívio são maiores e a sociabilidade se realiza. Ela precisa, portanto, resultar em uma consciência política para que esses moradores se unam e busquem melhorar suas vidas e conquistar seus direitos, principalmente o de exercer a cidadania, cobrar sua participação na gestão da cidade e, assim, fazer cumprir a função social desta de forma democrática, em prol do coletivo, o que não tem sido priorizado por ações e implementações do poder público.

Os instrumentos existentes para que haja uma política urbana adequada para os cidadãos e não para alguns segmentos precisam ser utilizados e revistos quando necessário, pois devem proporcionar a vida nas cidades. Sabemos que os interesses políticos e contraditórios entre os diferentes agentes urbanos manifestam-se no espaço das cidades por meio das diferenças socioespaciais cada vez mais marcantes, afetando a vida dos menos abastados, mas é urgente fazer a sociedade tomar conhecimento não só das desigualdades sociais existentes, mas do poder de ação da mesma, para buscar exercer a cidadania e fazer valer a tomada de decisões para o coletivo. As diretrizes já estão colocadas. Precisam se transformar em ações reais e efetivar a plenitude da vida urbana.

A cidade média apresenta atualmente processos, antes manifestados de forma mais marcante na metrópole, como o processo de segregação socioespacial, que tem se fortalecido cada vez mais e vislumbra a possibilidade da constituição do que se encontra em pauta nas grandes cidades pós-modernas – a fragmentação urbana – mostrando que à parte as diferenças de escala são reforçadas e as formas de reprodução do sistema capitalista visíveis na apropriação e reprodução do espaço urbano.

A vida urbana precisa deixar de ser orientada pelo mero consumo de mercadorias, que revela desejos voláteis e se norteia de acordo com as necessidades. A cidade será então entendida como espaço de produção e consumo coletivo, de realização da sociabilidade e de organização dos cidadãos para cobrarem os seus direitos sociais. Isso pode possibilitar uma participação cidadã efetiva dos agentes sociais nesse amplo processo de gestão urbano em favor de todos, fazendo assim com que estes sejam cidadãos, de fato.

As relações entre as condições socioeconômicas e a situação espacial, as quais interferem na acessibilidade, precisam ser levadas em consideração pelos dirigentes públicos para que todos tenham o direito à cidade, o que não se verifica atualmente. A cidade precisa também ser entendida na sua diversidade e na pluralidade, para que a equidade territorial urbana se faça presente e haja um equilíbrio entre áreas distintas, provendo-as de acordo com suas necessidades, favorecendo assim uma melhor acessibilidade dos moradores, bem como as condições de vida na cidade. Desejamos que essa utopia se faça realidade. Ela pode resultar da mudança e da inversão de prioridades nas ações do poder público, o qual deve representar e agir para o coletivo, buscando para isso, investimentos para as áreas carentes, amenizando as diferenças socioespaciais.

O desenvolvimento de subcentros, nas áreas mais distanciadas, com o oferecimento de bens e serviços essenciais, contribuem para a melhoria nas condições dessas áreas, e associado a uma melhor estruturação do transporte coletivo pode propiciar uma mobilidade espacial e uma efetiva acessibilidade e contribuir para amenizar os problemas do cotidiano urbano, principalmente dos menos favorecidos socioespacialmente, que não têm, ainda, o pleno direito à cidade.

Referências

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2001.

BRASIL. Decreto nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. In: Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2006.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Ed. 34, 2003.

LAGO, Luciana Corrêa. Estruturação socioespacial na metrópole do Rio de Janeiro: reprodução ou alteração nas condições de (não) acesso ao urbano? In: **Observatório das Metrópoles**, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/lago_estruturacao.pdf>. Acesso em: 26 ago. 2005.

MAYOL, Pierre. Morar. In: CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano: 2-morar, cozinhar**. Tradução Ephraim F. Alves; Lúcia Endlich Orth. Petrópolis-RJ: Vozes, 2002. p. 37-185.

RAMIREZ, José Luiz. La ciudad y el sentido del quehacer ciudadano. In: **Scripta Vetera** (edición electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sv-65.htm>>. Acesso em Mai. 2005.

RIBEIRO, L. C. Q.; CRUZ, G. R. e MABERLA, J. E. C. Proximidade territorial e distância social: reflexões sobre o efeito do lugar à partir de um enclave urbano. A Cruzada São Sebastião no Rio de Janeiro. In: **Observatório das Metrópoles**. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br/observatorio/download/texto_lcqr_cruzada.pdf>. Acesso: 27 ago. 2005.

ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade, instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza**. Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/estatuto>>. Acesso em: 10 mar. 2006.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta – Presidente Prudente-SP**. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.