



Por uma Agenda para as cidades brasileiras

Na oportunidade da passagem de um ano das manifestações de junho de 2013, iniciadas a partir dos problemas urbanos das grandes cidades do país, o Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento do Distrito Federal, por meio de sua Comissão de Políticas Urbanas, instalada em março deste ano, conclui seu primeiro semestre de trabalho com este documento.

1

A Cidade é a grande Agenda do século XXI, assim como o foi o ambientalismo a partir da década de 70 do século XX.

O mundo, nesta segunda década do século XXI, já tem mais população urbana do que rural, fato ocorrido no Brasil em meados da década de 60 do século passado. O país conta mais de 85% de população urbana, dado revelador da ausência de políticas efetivas sobre a ocupação no território de modo articulado e planejado.

Grandes eventos como a Copa do Mundo e as Olimpíadas não são a causa das mazelas no espaço urbano brasileiro, mas escancaram nossos problemas de gestão e de governança, bem como nossas deficiências estruturais, tais como a de mobilidade e, em especial, a exclusão sócio-espacial. Esses problemas levam gradativamente à resolução dos conflitos pela idéia da “justiça com as próprias mãos”, por um lado, e pelo uso da força, truculência estatal e autoritarismo, por outro.

Não se conhece, na história recente, o fenômeno de êxodo urbano. Urge, portanto, reorganizar o território, descentralizando-o e articulando-o em redes de pequenas e médias cidades, evitando a polarização em poucas metrópoles.

Necessitamos de cidades compactas, o que não implica densidade desmesurada. Entretanto, ao contrário do que se intui a partir da percepção do “caos urbano”, calçado na imobilidade e no privilégio ao automóvel particular, as metrópoles brasileiras de hoje são significativamente menos densas do que eram 50 anos atrás.

A expansão desordenada, patrocinada pelo Estado e pela sociedade brasileira por meio de projetos e políticas urbanas desintegradas, promove a exclusão sócio-espacial ao distanciar a parcela mais pobre da população do acesso aos serviços públicos.

Vidas são perdidas em horas gastas no trânsito, problemas de saúde pública são exacerbados e o custo de uma economia imóvel torna-se alto. Todo o Brasil perde com a opção pelo rodoviarismo individual.

Uma ocupação territorial mais intensiva que extensiva consome menos recursos naturais e tende a tornar-se socialmente mais justa, viabilizando o direito à cidade, como preconiza o Estatuto da Cidade.



2

Os dados censitários mostram que mais do que novas casas, precisamos reconstruir a noção de cidade, qualificando e reformando imóveis precários, sobretudo aqueles abastecidos de infraestrutura. Responsabilidade com a cidade e o meio ambiente é não desperdiçar recursos.

O programa Minha Casa Minha Vida, apesar de correções bem-vindas ao longo de sua ainda curta história, vem se apresentando, na prática, mais como incentivo e subsídio estatal para a economia, do que propriamente uma política habitacional. Não leva em conta a complexidade do espaço urbano e soma casas, mas não faz cidade. Pior: torna-se vítima dele mesmo ao promover o aumento excessivo do custo da terra, afetando e até desestabilizando a economia nas cidades pequenas e médias.

A localização e qualidade da inserção urbana e da própria obra construída devem ser o tema central na política habitacional. Entre outras ações, é preciso levar a população, sobretudo a mais carente, a ocupar os centros abandonados das cidades, aproximando a moradia do trabalho, da oferta de serviço e das opções de lazer.

3

Os programas de subsídio fiscal à indústria automobilística e de combustíveis, em conjunto com a opção pela ocupação espraiada, vêm agravando o caos urbano ao promover a “imobilidade” nas cidades brasileiras. Para as grandes cidades, só há solução para o transporte público a partir de um planejamento que evite o movimento pendular e constitua cidades sem pólos predominantes, com fluxos difusos, integrando transporte de alta capacidade e eficiência, isto é, metrô e trem, aos de média e pequena capacidade de abrangência vicinal, como os ônibus.

Não há política urbana calcada na mobilidade e no direito à cidade que não gere conflitos e seja, em um primeiro momento, impopular, assim como não há política de transporte público que não dificulte e imponha restrições ao automóvel individual

4

Planejamento Urbano e Territorial não se faz obedecendo aos tempos e interesses eleitorais. Necessitamos de um profundo e novo pacto social, a partir da constituição real do poder comunitário, que considere a universalização e a qualificação do que é público.

Para tanto, o IAB-DF, por meio de sua Comissão de Políticas Urbanas, reivindica a criação de **Institutos de Planejamento Urbano**, como autarquias independentes, multidisciplinares, com atribuição para formulação de políticas urbanas e habitacionais, mas também com o poder de programar e projetar as cidades brasileiras.

A Comissão de Políticas Urbanas do IAB-DF.