

O urbanismo de exceção: apontamentos para uma metodologia do urbano

The exception urbanism: notes for a methodology of urban

Ronald Belo Ferreira¹

Resumo

Tendo como base a elaboração de procedimentos quantitativos e qualitativos para avaliação dos espaços urbanos e, em particular, daqueles projetados para o convívio comunitário, esta tese objetivou encontrar relações entre a constituição desses espaços e a promoção da subjetividade comunitária e da cidadania. Os espaços comunitários permitem o exercício da condição gregária e da incompletude do ser humano atuar em sua realidade, elaborar seu imaginário por meio das relações com seus semelhantes e, em um momento conclusivo, alcançar novas posições concretas, a partir dos elementos simbólicos de suas vivências atuais e passadas. A interação social promove elos fortes de integração entre as pessoas, por meio do reconhecimento de si próprio, nos outros, gerando consciência, ações socialmente positivas e reivindicações comunitárias. Para este estudo, foram visitadas seis cidades das cinco regiões do país (Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Manaus, Natal e São Paulo), avaliadas mediante elementos fundamentais que pudessem indicar mudanças: o espaço comunitário, a gestão urbana e os espaços de circulação e transporte. Considerando esses dados, foi possível estabelecer expectativas condicionadas a uma politização das relações sociais capaz de promover um desenvolvimento civilizatório, com base na sistematização da cultura presente nas diferentes dimensões urbanas de nossas cidades.

Palavras-chave: Cidades. Avaliação quantitativa. Avaliação qualitativa. Subjetividade. Espaços públicos. Urbanismo. Cidadania.

Abstract

This thesis aimed to find relations between the constitution of the urban spaces and the promotion of subjectivity and community citizenship from the drafting of quantitative and qualitative procedures for the assessment of these spaces and, in particular, those projected for the community living. The communal spaces allow the exercise of the condition and the incompleteness of gregarious human being to act in his reality, develop their imagination in the relations with its similar, and conclusively, reaching new concrete positions at the symbolic elements of their current and past experiences. The social interaction promotes people's strong integration links, by means of the recognition of himself, in the others, generates awareness, social positive actions and community demands. For this study, were visited six cities in five regions of Brazil (Belo Horizonte, Brasilia, Curitiba, Manaus, Natal and São Paulo), evaluated per key elements that could indicate changes: the community space, urban management and circulation spaces and transport. Considering these data it was possible to establish expectations conditioned to a politicization of social relations, able to promote a civilization development based on the systematization of culture in the different dimensions of the urban cities.

Keywords: Cities. Quantitative evaluation. Qualitative evaluation. Subjectivity. Public spaces. Urbanis. Citizenship.

¹ Texto resumo da Tese de Doutorado: BELO FERREIRA, Ronald. O Urbanismo de Exceção. Apontamentos para uma metodologia do urbano. Brasília. FAU-UnB. 2012.

Urbanista, Pesquisador e Professor de Urbanismo do UniCEUB, Brasília, DF. Graduado e Doutor em Arquitetura e Urbanismo (UnB), Pós-doutorado do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Clínica e Cultura (PPG-PsiCC-IP-UnB) e Especialista em Circulação Urbana (UnB).

A grande totalidade das cidades brasileiras vive, na atualidade, excepcionais momentos crônicos devido à falta de planejamento referente a uma organização funcional sistêmica que possa, minimamente, apontar diretrizes para uma estrutura urbana, com um traçado geométrico competente, considerando a localização dos usos e a ocupação do solo, associados a uma mobilidade/acessibilidade coerente.

A opção por um modelo de desenvolvimento econômico baseado na indústria automobilística teve início na década de 1960, com a consequente imposição do rodoviarismo, colocando em segundo plano as demais modalidades de transportes. Esse modelo induziu a um tipo de urbanização permeada por um processo de crescimento vertiginoso das cidades, com uma implantação desorganizada de novas áreas; e o mais nefasto, trouxe no seu bojo a formação de uma cultura urbana elitista, voltada preferencialmente para o automóvel (BORN, 2007). A população urbana brasileira já alcançou os 170 milhões de pessoas (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010), correspondendo a 84,4% do total, e uma frota de veículos de 70,9 milhões (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2012). A focalização no crescimento econômico promoveu uma marcante ausência de políticas públicas para o desenvolvimento urbano integrado que considerasse a localização de usos, ocupações, mobilidade/acessibilidade associadas, trazendo consequências graves para a comunidade, como revelam as seguintes estatísticas:

Exclusão social: 55 milhões de brasileiros não têm acesso ao serviço de transporte público, por não conseguirem arcar com o preço das tarifas. Resulta isso na impossibilidade em usufruir de serviços essenciais, como saúde, educação, trabalho, lazer e participação social. (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2003).

Acidentes: 40 mil mortes, 350 mil feridos, 120 mil deficientes físicos a cada ano. Comprometimento de 30% dos recursos do SUS a um custo de 5,3 bilhões de reais por ano, sendo que 52% dos leitos hospitalares são por traumas cuja causa principal são os acidentes de trânsito. (DENATRAN, 2012).

Congestionamentos: o Rio de Janeiro e São Paulo, as duas maiores cidades brasileiras, representam 506 milhões de horas gastas por ano pelos usuários do transporte motorizado e 258 milhões de litros de combustível por ano, gastos além do que seria necessário. (PIRES, 2007).

Poluição ambiental: o uso de combustível fóssil representa, por ano, uma poluição de 123 mil toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos jogados na atmosfera. (AFFONSO, 2012).

Ocupação das vias: os automóveis ocupam 60% das vias públicas e transportam 20% dos passageiros, e os ônibus transportam 70% dos passageiros e ocupam apenas 25% do espaço viário. (PIRES, 2007).

Perda de competitividade das cidades: os desgastes com o tráfego urbano podem ocasionar aumento dos custos em investimentos, redução de produtividade e perda de eficiência. (AFFONSO, 2012).

Há mais de vinte anos o país não conta com políticas públicas de saneamento, habitação e transporte ligadas ao território, ou seja, à terra urbanizada para todos os níveis econômicos da população. Os entraves são mantidos por grupos de interesse ligados à especulação da terra, às políticas de produção de automóveis, à pavimentação urbana e, por esse motivo, as ações governamentais continuam sem definição. Com a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade, de 2001, houve um avanço no sentido de serem regulamentadas diretrizes públicas, mas resultaram apenas em uma agenda para a regulamentação de políticas ambientais e a aprovação de um Código Florestal; mas nada relativos às políticas urbanas. Os dados acima apresentados indicam que o problema a ser resolvido é de natureza política e, mantidas as atuais circunstâncias, fica difícil imaginar um processo de mudança uma vez que os governantes são favoráveis pela manutenção da atual situação. A única maneira possível de reverter esse processo seria uma sociedade civil informada e consciente de seus direitos. (MARICATO, 2011).

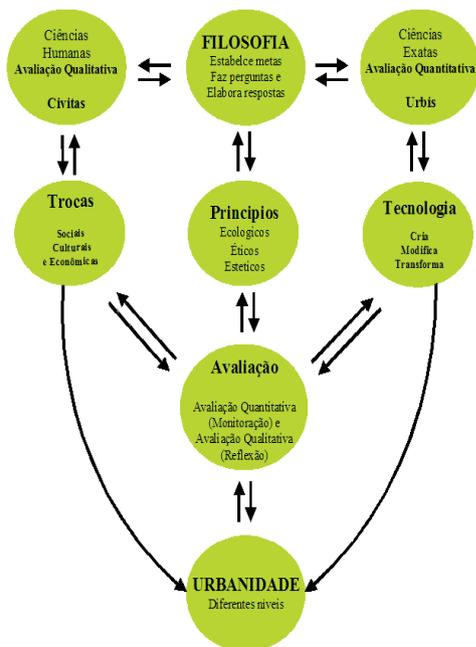
A questão fundamental a ser abordada no presente estudo é identificar as razões da falta de qualidade dos espaços públicos nas cidades brasileiras, traduzida em um processo autofágico, que na grande maioria dos casos redundam na destruição do patrimônio histórico-cultural e ambiental; e em um segundo momento, entender como se instala a aceitação nas pessoas de toda essa desqualificação dos espaços urbanos em que vivem. Como conclusão, e considerando as ações de profissionais que atuam no meio urbano, apontar diretrizes possíveis para a reversão desse processo, além das perspectivas e das possibilidades de se estabelecer um diálogo político com a governança das cidades.

O estudo desenvolveu procedimentos avaliativos mais complexos, considerando que a avaliação quantitativa

va, tradicionalmente utilizada, é deficitária ou incompleta para abordagens das cidades, uma vez que o desempenho das práticas urbanas é feito por pessoas e, consequentemente, as expectativas dos usuários são diversificadas. Por outro lado, se considerarmos que toda atividade e uso possuem naturezas distintas e, por essa razão, necessitam de áreas e formas específicas para se desenvolverem, a avaliação quantitativa é uma ótica parcial, ou necessita ser complementada para que possamos melhor avaliar e planejar os espaços urbanos.

A partir dessas deficiências, vislumbra-se a montagem de procedimentos qualitativos integrados, como sendo uma abordagem dos espaços urbanos a partir da ótica do usuário ou, segundo uma reflexão mais filosófica, considerar uma abordagem do lado subjetivo da operacionalidade urbana ou ainda, que as pessoas sejam consideradas em seus múltiplos aspectos do planejamento da vida cotidiana, nas cidades. O esquema da Figura 1 intenta mostrar as relações entre Filosofia, Ciências Humanas e Exatas e os procedimentos urbanos, considerados em um processo para alcançar diferentes níveis de urbanidade, como utilizados neste trabalho.

Figura 1 – Esquema da interação entre Filosofia e Ciência FF



Fonte: Elaborado pelo autor

A aplicação de tecnologias para viabilizar as cidades promove diferentes relações entre os espaços urbanos e seus usuários e, em sua dinâmica, apresentam-se em sistemas operacionais constituídos por diversas redes de

transportes e de comunicações. Resultam, na atualidade, em novas relações cada vez mais numerosas, diversificadas e concretizadas pela crescente rapidez no tempo e no espaço. Esses sistemas operacionais são definidos por Choay como sendo o *urbano*, e as instituições sociais, como sendo a *cidade*, numa clara alusão aos elementos *urbis et civitas*, presentes e solidários nos assentamentos antigos. A introdução massiva de tecnologias para viabilizar esses sistemas operacionais vem promovendo disfunções entre a *cidade* e o *urbano*, o que levou a autora a afirmar que a cidade está morta, restando apenas a proliferação do urbano. (CHOAY, 1994).

Para que possamos estabelecer com maior clareza as diretrizes para o planejamento das configurações urbanas, faz-se necessário cunhar uma definição para *urbanidade* como sendo as diferentes relações sociais, culturais e econômicas que definem a *cidade*, superpostas no *urbano*, correspondentes à estrutura física que dá suporte a essas atividades. Nesse sentido, teremos diferentes níveis de *urbanidade* à medida que o *urbano* possibilita uma acoplagem, um equilíbrio, para as relações definidoras da *cidade*. O quantitativo focaliza os *espaços*, e o qualitativo, as *pessoas nesses espaços*, ou contrapõe fatores, harmoniza forças internas e externas que possuem naturezas distintas.

O conjunto dos vários aspectos definidores da forma das cidades constitui uma *configuração urbana*, por reunir os vários atributos morfológicos, ou diferentes respostas que os espaços da forma edilício-urbana devem proporcionar às expectativas de seus usuários. Da mesma forma, temos os elementos funcionais urbanos - *uso e ocupação do solo, circulação, transporte e geometria edilício-urbana* - que são partes integrantes de uma configuração urbana nos seus aspectos práticos e, por isso, são definidos como os promotores de uma *estrutura urbana*. As relações de equilíbrio entre esses elementos podem propiciar o planejamento de um arcabouço funcional e harmônico para a sustentabilidade dos diferentes usos inseridos em uma malha urbana. Esse equilíbrio se justifica porque os elementos funcionais trazem em seu âmago os vários aspectos inerentes à *natureza dos usos*, como dimensionamento de áreas, ocupação, incomodidades, contiguidade, proximidade, situação e localização, dentre outros. Mas, principalmente, estabelece a possibilidade de se alcançar um equilíbrio entre os vários atributos morfológicos dos espaços urbanos de uma cidade, no que se refere à definição de espaços favoráveis ao de-

sempenho de práticas, bem como determinar áreas para o desempenho de atividades correlatas como mobilidade e acessibilidade. (FERREIRA, 2002).

A partir da identificação das funções estabelecidas entre os elementos funcionais urbanos, por meio do conhecimento de suas relações operacionais, é possível determinar a demanda de espaço para a viabilidade dessas funções. Se cada um desses elementos estabelece e determina funções entre si e com os demais elementos, segundo uma condição relacional e *sistêmica* entre eles, torna-se possível a aplicação da Teoria Geral dos Sistemas de Bertalanffy (1997). Com essa referência, torna-se possível a concepção de diferentes *sistemas funcionais*, capazes de identificar e definir relações sistêmicas entre *usos e ocupações, acessibilidade, circulação e geometria edilício-urbana*.

Nesse contexto relacional será possível o entendimento do desempenho dos aspectos funcionais de uma estrutura urbana, uma vez que os elementos funcionais urbanos possuem naturezas distintas e diferentes entre si, mas possíveis de serem relacionadas por meio de funções sistêmicas, possibilitando, assim, o estabelecimento e a concepção dos *Sistemas Funcionais Urbanos* (FERREIRA, 2002), como sendo uma maneira de relacionar as diretrizes estabelecidas no planejamento para a *circulação* e a *acessibilidade aos usos e suas ocupações*, que juntos determinam os vários elementos da forma física, componentes das *vias* e de uma *estrutura urbana*. Como consequência, e ainda tomando-se como referência a teoria de Bertalanffy, e para atender à necessidade de se estabelecer uma coerência nas relações entre os elementos funcionais urbanos, são definidos os subsistemas correspondentes: *Sistemas de Uso e Ocupação, Sistema de Transportes, Sistema de Circulação e Sistema Viário*. (FERREIRA, 2002). A constituição desses sistemas são as bases e a abrangência da Avaliação Quantitativa, por estabelecerem espaços para o desempenho de suas funções operativas. Ver Quadro 1.

Quadro 1 – Sistemas Funcionais Urbanos

Sistema de Usos e Ocupação – SUO. Conjunto de parâmetros que define a forma, localização e as especificidades dos vários tipos de atividades na malha urbana, em conformidade com o Sistema Viário Urbano, Sistema de Circulação e o Sistema de Transporte Público de Passageiros.

Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP. Conjunto de elementos e procedimentos operacionais, visando à formação de uma rede destinada à operação de diferentes modalidades de transporte público, constituídas em terminais, garagens, frotas, pontos de paradas e outros, associados ao Sistema Viário Urbano, ao Sistema de Circulação e ao Sistema de Usos e Ocupação.

Sistema de Circulação – SC. Conjunto de parâmetros, elementos e fatores, que se integram ao Sistema Viário Urbano, em conformidade com o Sistema de Transporte Público de Passageiros e com o Sistema de Usos e Ocupação, para estabelecer uma hierarquia funcional entre as diversas vias urbana, visando proporcionar deslocamentos harmoniosos para pessoas, objetos e animais.

Sistema Viário Urbano – SVU. Conjunto de vias e logradouros que constitui a malha estruturadora da cidade em conformidade com o Sistema de Circulação, o Sistema de Transporte Público de Passageiros e o Sistema de Usos e Ocupação.

Fonte: (FERREIRA, 2002).

A produção dos espaços urbanos envolve elementos técnicos, econômicos e políticos que viabilizam os lucros da sociedade capitalista. O uso exclusivo de critérios para obtenção de lucros, na concepção dos espaços urbanos, é a base para a constituição de espaços desqualificados para o convívio humano. Estão caracterizados pelo uso exagerado de tecnologias visando apenas a obtenção de lucros privados. Para exemplificar, podemos ter a qualificação dos espaços públicos por meio de projetos urbano e paisagístico favoráveis ao conforto do usuário, possibilidades de encontro social, novas relações, além de criação de espaços favoráveis para compras, visitação de vitrines, e atendimento por um transporte público de qualidade. Um exemplo oposto, a criação ou ampliação de anéis viários periféricos, com o objetivo único de aumentar a capacidade dos espaços de circulação, no propósito de desafogar o tráfego.

Na criação dessas vias, com grande aplicação de recursos públicos, está implícita a viabilidade de lucros das montadoras de automóveis, da especulação imobiliária, das empresas da pavimentação e da sinalização, para atender a uma parcela da sociedade detentora de automó-

veis. Caso esses recursos fossem aplicados em transporte público sobre trilhos, por exemplo, a abrangência do atendimento aos usuários seria bem maior, com segurança e rapidez em relação ao executado, que prioriza a circulação de automóveis particulares. A paisagem urbana, ao longo de um sistema metroviário, é diametralmente oposta àquela verificada ao longo de um anel viário. Ou seja, é pouco provável constatar níveis satisfatórios de urbanidade nos espaços lindeiro das vias expressas. Essa é a abrangência em que atua a Avaliação Qualitativa, considerando a análise e a proposição dos espaços urbanos, com vistas à sua adequabilidade, equidade e abrangência social, no que diz respeito às práticas humanas comunitárias.

A qualificação dos espaços urbanos é de fundamental importância por propiciar a sociabilidade e o desenvolvimento da subjetividade, bases de formação da cidadania e de elementos básicos para a constituição da Democracia. Entretanto, faz-se necessário problematizar como se processa a construção da subjetividade no ser humano e conhecer quais são os ingredientes necessários para que esse processo possa se realizar, e quais suas possíveis relações com os espaços urbanos.

Uma dimensão epistemológica se encarregaria de responder aos questionamentos sobre a qualificação do urbano, as possibilidades plausíveis de alcançá-la e como seria possível defendê-la dos desafios céticos. Poderia, exemplificando, justificar os espaços de circulação concebidos de forma equilibrada favorável para que os usuários de diferentes modos da mobilidade/acessibilidade tivessem desempenho baseado no respeito mútuo e; em situações similares, e ainda ressaltar a importância dos espaços públicos comunitários qualificados para o convívio social. Em outras situações, em uma dimensão mais elevada de sua significância, uma configuração urbana qualificada propiciaria relações interpessoais mais afáveis e solidárias, favorecendo a inspiração de poetas, escritores e artistas plásticos em suas criações culturais, como de fato já foi registrado ao longo da história da cidade.

As técnicas rodoviárias inseridas no urbano para a construção de espaços com exclusividade para a circulação motorizada vem propiciando a desqualificação da paisagem das cidades, à medida que os espaços públicos existentes perdem sua função social, ao adquirirem a dimensão efêmera e estéril da circulação motorizada. Nos projetos contemporâneos promovidos pela iniciativa privada, já não se verifica a existência de praças ou áreas des-

tinadas ao convívio público. A nova configuração do urbano resultante dessas ações não exerce atratividade para pedestres, porque não abriga condições para o desenvolvimento de relações sociais, culturais e de desenvolvimento da própria subjetividade. O uso dos espaços de circulação pública fica, em sua grande abrangência, quase restrito a uma classe social que detém poder aquisitivo para a compra e para a manutenção de veículos motorizados.

A subjetividade pode ser entendida como o interior, a parte íntima de um indivíduo, e com a qual ele se relaciona com o mundo social. Esse interior está composto de pensamentos, de emoções e de sentimentos. (MAYOS, 2004). O processo de construção da subjetividade, segundo a Psicanálise, está baseado nos três registros essenciais da realidade humana: o Simbólico, o Imaginário e o Real, como foi elaborado por Jacques Lacan e esquematizado na Figura 3 (LACAN, 2005), abaixo:

Figura 2 – Os registros essenciais da realidade humana, segundo Jacques Lacan.



Fonte: (LACAN, 2005),

O real, para Lacan, além de ser a ótica com a qual o sujeito vê o mundo externo, assume dimensões mais complexas, por estar em constante mutação pelas interferências do imaginário. Para o nosso caso, é fundamental entender a importância do imaginário como sendo o berçário da formação da subjetividade no indivíduo. Nesse processo, é necessário entender as seguintes relações possíveis:

O processo de construção da subjetividade tem início sempre no Simbólico onde estão armazenados todos os registros das experiências vividas pelo indivíduo.

O Real existe a cada instante de elaboração do Imaginário. Tem uma condição mutante.

Na impossibilidade de exercitar seu Imaginário, o indivíduo fica bloqueado para novas elaborações sobre sua realidade. Ocorre, pois, a alienação do sujeito, a ausência de críticas, ficando ele à mercê de doutrinações ou colonizações externas.

O entendimento dessas relações permite evidenciar a relevância dos espaços públicos comunitários no planejamento urbano. O Imaginário, como aqui expli-

tado, é o elemento determinante das relações interpessoais, como a educação, a escola e, por conseguinte, o processo de elaboração do conhecimento e dos direitos sociais, culturais e econômicos. Estão no Imaginário a elaboração dos desejos, sentimentos, perspectivas, melhorias, planejamentos futuros e os possíveis progressos comunitários e pessoais.

A obtenção da qualidade, em síntese, está dependente da integração de todo o processo produtivo e preservação dos espaços urbanos. A comunidade, o usuário cotidiano é o grande árbitro do processo da constituição e manutenção da qualidade. Isso só é possível quando são expressas as necessidades, exigências e expectativas por meio de manifestações objetivas sobre um determinado assunto, que envolve a manutenção ou qualificação dos espaços públicos de interesse comunitário, em intercâmbio constante com a governança.

Qualidade pode ter várias acepções, como a que caracteriza uma pessoa, ou algo que a distingue; uma maneira de ser, evidenciado por uma aptidão, predicado ou atributo; uma melhoria crescente e continuada, considerando as exigências de adequação a um uso, segundo critérios de controles de produção, prazos e custos, dentre outros. (FARIA, 2008).

A avaliação qualitativa aqui proposta envolve a noção de espaço urbano público e inúmeras outras particularidades relativas ao seu planejamento, como localização e adequabilidade aos usos propostos, compatibilidades, incomodidades e contiguidades, entre outras; mas, acima de tudo, atender aos objetivos precípuos a que foi proposto. Com essas considerações a respeito da avaliação qualitativa urbana, tomaremos a definição técnica adotada pelo ISO - International Standardization Organization, localizado na Suíça, que estabelece diferentes normas de qualidade para diversos setores produtivos, adotados no mundo inteiro: “Qualidade é a adequação ao uso. É a conformidade às exigências”. (ROTHERY, 1996).

São estabelecidas algumas condicionantes para a formatação de categorias analíticas para a Avaliação Qualitativa:

Avaliar a existência de formas urbanas favoráveis às trocas sociais, culturais e econômicas;

Essas trocas são atividades interdependentes e, por esse motivo, estabelecem funções entre elas que são viabilizadas pela circulação e pelas modalidades de transportes;

Avaliar as condições da mobilidade e acessibilidade a esses lugares;

Considerando que mobilidade e acessibilidade são geradas pela localização dos usos, são aventados os elementos funcionais urbanos e, por isso, torna-se imprescindível uma referência aos *Sistemas Funcionais Urbanos*. Entretanto, as categorias analíticas a serem definidas serão outras, e com diferentes questionamentos, e;

Considerar os espaços públicos comunitários como a base da formação da subjetividade coletiva e da cidadania.

O estabelecimento das categorias analíticas para o Método Qualitativo teve como referência os Critérios de Qualidade dos Espaços Urbanos da União Europeia, estabelecidos no Fórum de Urbanismo – Pensar o Futuro das Cidades – Lisboa (27/05/2009) e a Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade, aprovada na Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis (27/05/1994). A adaptação considerou vários cenários segundo quatro diferentes categorias: *configuracionais, funcionais, socio-culturais e patrimoniais*, sendo eles avaliados segundo uma escala de valores, como segue no Quadro 2:

Quadro 2 – Valores para avaliação da qualidade dos espaços urbanos

EscaLa de Valores
Muito Negativo
Negativo
Nem positivo/Nem negativo
Positivo
Muito positivo

Fonte: (FÓRUM DE URBANISMO, 2009).

A escala de valores adotada para a Avaliação Qualitativa se insere numa escala de abrangência configuracional, como sendo o somatório do desempenho dos vários elementos determinantes de uma configuração urbana, que juntos atendem às expectativas de seus usuários. Como exemplo, podemos ter espaços públicos destinados à circulação ou à permanência das pessoas, avaliados entre muito positivo ou muito negativo na medida em que atendem não apenas aos aspectos funcionais de sua concepção, mas, sobretudo ao equilíbrio de sua adequação ecológica, propícios às relações humanas e à sua agradabilidade.

As Categorias Analíticas da Avaliação Qualitativa, proposta no Quadro 3, são embrionárias em sua estruturação, carecendo de aperfeiçoamentos que somente o conhecimento da problematizarão da prática profissional empírica poderá acrescentar.

Quadro 3 – Categorias Analíticas da Avaliação Qualitativa

Configuracionais - Está relacionada com a existência, a localização ou a espacialização de atividades cotidianas que atendem a uma comunidade, hierarquizada em uma associação com os espaços de circulação, motorizada e não motorizada, para compor uma configuração coerente com sua estrutura urbana.

Funcionais - As características da forma que em alguma medida respondem à expectativa de atendimento, à adequação e à eficiência dos espaços, para o desenvolvimento da sua função instrumental ou operativa. Para tanto se faz necessário identificar os aspectos relacionais dos espaços urbanos, determinados pelos usos e ocupação do solo, acessibilidade, circulação e geometria viária.

Socioculturais - Verifica a existência de espaços procurados por serem mais convidativos para que as pessoas neles se encontrem e lá permaneçam. Estão relacionados com o bom desempenho da acessibilidade, agradabilidade, natureza e densidade dos usos e da própria existência dos espaços para permanência.

Patrimoniais - A importância da preservação patrimonial reside no fato de se constituir um registro material da cultura, expressão artística, forma de pensar e de sentir de uma comunidade em determinada época e lugar. É um registro da história dessa comunidade, dos saberes, das técnicas e dos instrumentos que utilizava.

Fonte: Elaborado pelo autor

As categorias analíticas estão formatadas segundo diferentes contextos urbanos, situações possíveis ou aproximadas da realidade a ser abordada. O pesquisador deverá enquadrar a área a ser avaliada nas situações de cada categoria e compor um quadro analítico relacional, possível para a elaboração de um diagnóstico, com base na escala de valores sugerida. A análise deverá indicar as relações positivas e negativas da realidade, compor uma configuração urbana ideal e as diretrizes para a elaboração do planejamento, com uma sequência de metas a serem alcançadas.

A necessidade de se entender a subjetividade reside nas relações diretas de sua formação com os espaços públicos e, no contexto da Avaliação Qualitativa, importante por ser o palco da sociabilidade do indivíduo com os seus semelhantes. Nesse processo, ele pode exercitar a adversidade de se viver em comunidade, ser capaz de reafirmar ou conhecer outras convicções, elaborar novas impressões, exercitar a criatividade, aprender a respeitar outras formas de ser e de existir, ou seja, aprender a viver em coletividade e se educar para o urbano. Esse aprendizado leva à formação de um real comum entre as pessoas, uma maneira de viver em coletividade ou, como enfatizado, à própria subjetividade comunitária. Nesse ponto podem surgir diferentes associações, motivadas por várias razões ou ideias a serem defendidas ou conquistadas, como as representações de classe profissional, clubes esportivos, blocos carnavalescos e todas outras representações comunitárias. Aqui surge o símbolo cultural que motivou Lacan a elaborar suas proposições. Para ele, o significado dos símbolos tem maior poder perante a co-

letividade que a sua própria aparência possa representar. Como exemplo, uma cruz que pode ser feita de material simples, como madeira, pedra ou metal, sem valor pecuniário aparente, representa todo o contexto da Cristandade, tendo significações comunitárias que já perduram ao longo de séculos.

Cientes do seu significado, as associações comunitárias podem cobrar do poder constituído, ou gestão urbana, reivindicações sobre um determinado objetivo a ser alcançado. Nesse ponto, chegamos à politização do processo, importante por caracterizar o exercício da cidadania por excelência, nas relações paritárias com a governança.

A abrangência da qualidade dos espaços públicos se justifica pela impossibilidade da vida em sociedade sem a presença dos espaços coletivos. A qualidade, como uma meta para os espaços públicos, somente poderá ser atingida se as melhorias, ou ações, nos espaços públicos, tiverem o alcance e o acesso majoritário da população, ou de uma determinada comunidade. Quando essa abrangência não se verifica, ou quando sua programação constar de privilégios para uma determinada fração da população, os conflitos advindos dessas ações atingem toda a comunidade. Citamos como exemplo o transporte público e o transporte individual. Em condições ideais, a prioridade para o transporte público pode beneficiar a acessibilidade para toda a comunidade, expectativa de estabilidade dos usos e ocupação limdeira nos corredores principais, menor poluição ambiental, menos acidentes de trânsito, menor consumo de combustíveis, mais sociabilidade, melhor programação paisagística dos espaços de circulação e convivência, menos investimentos, maior durabilidade das obras viárias etc. O transporte individual pode negar todas essas melhorias ou conveniências, tendo como agravante a ocupação crescente dos espaços públicos de circulação com obras viárias cada vez mais complexas e caras devido ao uso de tecnologias sofisticadas. É a negação de toda e qualquer melhoria que possa beneficiar a um atendimento comunitário, com reflexos negativos incidentes em toda a população.

Com o objetivo de testar a eficiência dos procedimentos proposto e verificar o nível de qualidade dos espaços para o convívio, a circulação e a gestão urbana, foram analisadas e avaliadas seis capitais brasileiras. Os três itens considerados (ver Quadro 4) constam das Categorias Analíticas da Avaliação Qualitativa, mas também se estendem à Avaliação Quantitativa, por serem realidades

urbanas consolidadas e não de proposições executivas.

Quadro 4 – Elementos pesquisados

Configuracionais

Espaços comunitários – parques, praças, áreas livres para o convívio, permanência, prática de esportes etc. Os espaços para o convívio comunitário e prática do desenvolvimento da cultura são as bases promotoras da cidadania, ascensão social, econômica e cultural de uma comunidade. Isso porque a interação entre as pessoas pode promover um reconhecimento de si próprio nos outros, gerando consciência, ações e reivindicações comunitárias. (RICOEUR, 2006).

Gestão Urbana – existência de Planos Diretores e diálogos com a comunidade no que se refere a decisões democráticas sobre a prioridade de execução de obras públicas. A gestão urbana é o elemento de ligação e de implantação dessas melhorias, porque arregaimenta e condiciona todos esses elementos a um planejamento urbano estruturado sob Planos Diretores.

Funcionais

Espaços de circulação - favoráveis aos pedestres e ciclistas, os chamados não motorizados, e a prioridade dos transportes públicos motorizados, como ônibus, VLT metrô etc. A acessibilidade a esses espaços é de fundamental importância para o sequenciamento desse processo, que tem, na qualidade dos espaços de circulação e na operação de um transporte de qualidade, seu principal sustentáculo.

Fonte: Elaborado pelo autor

Por ocasião das visitas às seis cidades, foram entrevistados profissionais do urbanismo, em complemento às observações dos percursos. Dessa forma, foi composto um relatório mais próximo da realidade observada. O perfil dos entrevistados consta de pessoas que de alguma forma atuam no urbano, seja em carreira acadêmica, no funcionalismo público da gestão urbana ou na iniciativa privada. O conteúdo das entrevistas foi baseado nos ele-

mentos escolhidos, com variações e adaptações, considerando a formação do entrevistado e a cidade visitada. Os critérios de escolha e as cidades escolhidas, com as datas de visita, são apresentados no Quadro 5.

Quadro 5 – Critérios específicos para a escolha das cidades visitadas

Cidades escolhidas	Critérios da escolha
<p>Manaus (Visita entre 29/04 a 02/05/2010)</p> <p>Curitiba (Visita entre 07 a 10/05 de 2010)</p> <p>São Paulo (Visita entre 25/06 a 06/07 de 2010)</p> <p>Belo Horizonte (Visita entre 01 a 06/07 de 2010)</p> <p>Natal (Visita entre 09 a 16/08 de 2010)</p> <p>Brasília (Visita em 23 a 31/10/2011)</p>	<p>Área Urbana – relacionada com o crescimento da cidade;</p> <p>Densidade – relativa à intensidade do uso e ocupação do solo;</p> <p>Hierarquia Urbana - a hierarquia urbana trata das influências que as cidades exercem sobre uma determinada região, território ou país, em relação às atividades desenvolvidas nas cidades, como indústria, comércio e serviços;</p> <p>IDH – Índice de Desenvolvimento Urbano relativo à qualidade de vida da cidade;</p> <p>Região Geográfica – abrangência de todas as regiões do país;</p> <p>População – contemplar intervalos entre uma metrópole e uma cidade de médio porte.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor

Foram considerados, ainda, outros critérios específicos, referentes a cada cidade, capazes de propiciar o exercício dos procedimentos avaliativos constantes das categorias analíticas elegidas para a análise. Ver Quadro 6.

Quadro 6 – Critérios específicos para a escolha das cidades visitadas

Manaus	
<p>A criação da Zona Franca, em 1967, propiciou condições para a instalação de diversas indústrias, atraídas pela isenção de impostos. Esse fato deu início a uma imigração de populações oriundas do interior do estado e de várias partes do país, fazendo surgir novos segmentos sociais. A cidade teve um repentino crescimento de sua malha urbana e, com a ausência de planejamento surgiram diferentes problemas decorrentes da segregação social, fragmentação dos espaços urbanos bem como conflitos na mobilidade/acessibilidade.</p>	
Transformações dos igarapés em parques e áreas residenciais	
 <p>Foto: RBF</p>	 <p>Foto: RBF</p>
Planejamento rodoviário sem urbanidade	



Foto: RBF

Curitiba

Considerada a única capital brasileira a ter um planejamento sistêmico, sequenciado e bem sucedido, tem como referência de ação o uso do solo, sistema viário e o transporte público de qualidade. Com esses propósitos, a cidade inovou com a reconstrução do centro urbano para os pedestres, qualificação de espaços públicos para a convivência, como praças e parques temáticos, que se estendem a uma educação pública generalizada. Essas qualificações do urbano, contudo, fizeram surgir áreas periféricas com populações que não podem pagar pelos espaços qualificados. Na criação da Linha Verde, uma adaptação urbana de um trecho de rodovia, percebe-se influência do rodoviário, embora com a inclusão do transporte público de qualidade.

Opção por um transporte público de qualidade



Foto IPPUC

Influências do rodoviário



Linha Verde - Foto: Cesar Brustolin

Qualificação de praças e parques



Largo da Ordem 3ª de São Francisco

Foto: RBF



Trilhas do Parque Barigui

Foto: RBF

São Paulo

Assume a figura da metrópole nacional e detentora dos passos históricos mais importantes na industrialização do país e, em muitos casos, o monopólio, a polarização da produção e consumo industrial. Seu crescimento vertiginoso, sem um planejamento sistêmico e racional, promoveu várias reformas estruturais favoráveis à circulação motorizada, em um processo que pode ser entendido como uma autofagia urbana. A produção de riquezas fez surgir diferentes questionamentos sobre a cidade, como constam em estudos sobre esse tipo de crescimento urbano, caracterizado pela grandiosidade de suas obras e pelas soluções em grande escala.

Planejamento rodoviário sem urbanidade - Fotos Google



Marginal do Tietê



Ponte Estaiada e Marginal Pinheiro



Rodoanel

Qualificações isoladas de áreas urbanas



Rua Oscar Freire - Foto: User Fashion



Parque do Ibirapuera - Fotos Google

Belo Horizonte

A criação da nova capital de Minas Gerais, inaugurada em 1897, teve um plano de ocupação concebido a partir de malhas superpostas, uma de avenidas e outro de ruas, com traçados retilíneos e dimensionamento viário generoso. Desde os primórdios de sua implantação, a cidade planejada vem enfrentando problemas de segregação social e espacial, que determinaram o processo de crescimento urbano além dos limites da área planejada. Atualmente, um novo planejamento decorrente da gestão urbana continuada vem promovendo novas formações urbanas, com base na participação comunitária, alcançando resultados no transporte público, restaurações de praças, criação de novas áreas de convívio e parque de preservação ambiental.

Planejamento rodoviário sem urbanidade



Linha Verde - Foto: DER/MG

Restauração e qualificação isolada de áreas urbanas



Praça da Liberdade - Foto: Google



Fechamento de vias para o convívio na Praça da Savassi

Criação de parques de preservação ambiental



Criação do Parque Municipal das Mangabeiras - Foto: Multiplay

Natal

O acelerado crescimento de Natal é decorrente das contradições campo-cidade promovidas pelo capitalismo, e acentuadas pela ocorrência de intempéries climáticas na agricultura. Local de clima e paisagem privilegiada foi descoberta pelo turismo, que vem se confirmando como grande fonte de riqueza e oferta de empregos. Como consequência, a cidade enfrenta dilemas entre o crescimento e a preservação ambiental, traduzidos nas pressões do capital imobiliário para alterações nas leis de usos e de ocupação do solo e preservação para se criarem novas áreas para o turismo. A recente imigração europeia acelerou a densidade na orla marítima, com uma verticalização agressiva para a paisagem, promovendo conflitos na mobilidade/acessibilidade, segregação socioeconômica e ameaças de perda do patrimônio ambiental exclusivo.

Planejamento rodoviário sem urbanidade



A Via Costeira - Foto: Jorge Andrade



Ponte Newton Navarro e seu entorno - Foto: RBF

Adensamento em diferentes bairros e qualificações isoladas de áreas urbanas



Ponta Negra - Foto: Skyscrapercity



Calçadão da Praia de Ponta Negra - Foto: Google

Brasília

A proposta de inspiração rodoviária para Brasília, inaugurada em 1960, coincidiu com o início da implantação da indústria automobilística no Brasil. A rápida urbanização nos últimos 50 anos elevou a Capital Federal para o 4º lugar das capitais brasileiras em população. As políticas populistas da década de 1970, com a distribuição de lotes urbanos, propiciaram uma corrente migratória que culminaria com a construção de várias cidades satélites e a constituição de 31 Regiões Administrativas. A metrópole cresceu fragmentada, polinucleada, e com sérios problemas de mobilidade/ acessibilidade. A grande totalidade das áreas do quadrilátero é de posse de uma imobiliária estatal que promove o planejamento e a venda de lotes urbanos, gerando um grande aumento da especulação imobiliária. Como decorrência desses fatos, a cidade vem enfrentando vários problemas para os quais não foi planejada.

Planejamento rodoviário sem urbanidade



EPTG - Linha Verde - Foto: GDF

Qualificações isoladas de áreas urbanas



Calçadão da Asa Norte

Foto: NOVACAP



Pontão do Lago Sul

Foto: pontosturisticosbrasil

A avaliação conjunta nas cidades visitadas considerou os três elementos escolhidos em conformidade com a escala de valores proposta nos Procedimentos Qualitativos. A valoração considera as necessidades dos usuários e se posiciona em favor das configurações sistêmicas sustentáveis, preservadas e favoráveis às relações comunitárias. O Quadro 7 mostra que os espaços de convivência é a parte mais carente observada nas cidades visitadas.

Quadro 7 - Espaços comunitários

Manaus	Avaliação: Nem Positivo, nem Negativo.
As praças da área central não têm manutenção. A restauração Praça 5 de Setembro, ou Praça da Saudade de estilo <i>art-nouveau</i> de 1865, não incorporou elementos para a permanência de pessoas, apenas alguns quiosques remanescentes fora dos limites da praça. As novas propostas para os parques lineares ao longo dos igarapés, também de inspiração do <i>art-nouveau</i> , não tiveram aceitação popular. As pessoas continuam cultivando tradições e costumes na área central aos domingos, com ruas fechadas para o tráfego motorizado, com feiras de artesanatos onde fazem refeições durante todo o dia.	
Curitiba	Avaliação: Positivo
As praças da área central apresentam boa manutenção, algumas sobrepondo terminais de integração do transporte público. Conta com diferentes parques temáticos, alguns de inspiração étnica dos colonizadores e outros com a reconstituição de pedreiras abandonadas. Aos domingos, acontece uma feira de artesanato no Largo da Ordem, na área central, como um destaque do uso cultural nos espaços públicos comunitários. O fechamento das atividades de comércio na área central, nos fins de semana e à noite, gera sensação de abandono nos espaços qualificados para o pedestre, com ressalva para a feira do Largo da Ordem já mencionada.	
São Paulo	Avaliação: Nem Positivo, nem Negativo.
A disposição existente desses espaços promove uma configuração de isolamento entre eles, com disposição pontualizada, como ilhas dentro de uma larga e densa ocupação. Não se constituem em áreas, um setor com identidade, possível de caracterizar uma centralidade ou, uma inter-relação entre eles, como fruto de uma programação sistêmica e sequenciada. Alguns desses espaços visitados estão institucionalizados, ou seja, fechados e com horário de visita pré-estabelecido.	
Belo Horizonte	Avaliação: Positivo
Devido à estabilidade política da gestão urbana, a cidade vem qualificando praças e setores de convívio, utilizando a participação comunitária, em reuniões presenciais e pela Internet, na intenção de eleger obras prioritárias. Já foi executada a restauração da Praça Raul Soares, o fechamento de ruas para ampliação dos espaços de permanência na Praça da Savassi e a criação de quatro praças no entorno da Praça Sete de Setembro. Aos domingos acontece uma feira de artesanato em frente ao Parque Municipal, com o fechamento de uma das pistas da Avenida Afonso Pena. Ressalte-se a preservação de áreas de mata com a criação do Parque Municipal das Mangabeiras.	
Natal	Avaliação: Nem Positivo, nem Negativo.
Com tradição de cidade praieira que incentiva o turismo, a população tende a se deslocar para as praias como forma de lazer e de recreação mais acessível para todos. Ainda que se possa ter a qualificação de espaços urbanos comunitários, como a Praça Augusto Severo no centro da cidade, o apelo à praia é muito forte. O Parque Natural Municipal Dom Nivaldo Monte, inconcluso por entraves burocráticos, priva a população de ter acesso a diferentes formas de desenvolvimento da cultura, sendo a mais importante, aquelas relacionadas à preservação ambiental.	

Brasília	Avaliação: Muito Negativo.
A cidade conta com espaços públicos comunitários, mas a grande maioria não apresenta nenhuma qualificação para o convívio, como é o caso das três praças da Avenida W-3 Sul. Existem outros espaços listados na avaliação, mas estão isolados e de acessibilidade difícil, como a maioria dos parques e algumas praças inseridas em setores fora do cotidiano das pessoas. O acesso a esses locais é invariavelmente feito com automóvel, pois estão alijados do cotidiano das pessoas.	

Fonte: Elaborado pelo autor

Com exceção do Plano Piloto de Brasília, as demais cidades pesquisadas contam com um Plano Diretor aprovado, mas nem todas usufruem de um planejamento equilibrado. Ver Quadro 8.

Quadro 8 - Gestão Urbana

Manaus, São Paulo, Natal e Brasília.	Avaliação: Negativo
Apresentam caso de corrupção, clientelismo e patrimonialismo, denunciados pelo Ministério Público, alguns casos com interferência da Polícia Federal. Casos de mandatos cassados e afastamento de funcionários públicos envolvendo os três poderes.	
Curitiba e Belo Horizonte	Avaliação: Nem Positivo, nem Negativo.
Não consta de casos de corrupção oficializados em inquéritos jurídico ou policial que tenham chegado ao conhecimento público. Contudo, existe a suspeição, em reportagens na imprensa, de interferência dos grupos de interesses na alteração de normas de uso e ocupação junto à Câmara Municipal, além de aplicação de recursos em obras que não visaram beneficiar o bem-estar comunitário.	

Fonte: Elaborado pelo autor

A grande maioria das cidades apresenta um planejamento dos espaços de circulação com claras influências do rodoviarismo. Ver Quadro 9.

Quadro 9 - Espaços de circulação

Manaus, São Paulo, Natal e Brasília.	Avaliação: Muito Negativo
Predominância do rodoviarismo e ausência de investimentos sistemáticos em outros modos de circulação e transportes, podendo apresentar casos de calçadas ou ciclovias isoladas. O transporte público é deficiente e existe o domínio de propostas para privilegiar o transporte individual. Existe a supremacia de vias expressas, viadutos e passarelas para pedestres.	
Belo Horizonte	Avaliação: Nem Positivo, nem Negativo.
Apresenta tendência para melhorar o transporte público por meio de um Plano Diretor que contemple alternativas, como a expansão do metrô e de ciclovias. Contudo, ainda se verificam investimentos em vias expressas ligando o centro da cidade ao aeroporto, sem um contexto urbano.	
Curitiba	Avaliação: Positivo
Apresenta uma estrutura operacional do transporte coletivo de qualidade em operação desde a década de 1980, associadas a várias áreas qualificadas para a circulação de pedestres e a montagem de um sistema cicloviário. Com a implantação do complexo da Linha Verde, verificam-se influências claras do rodoviarismo, tanto na programação de uso lindeiros, como na caixa rodoviária da via, embora contemple uma canelela atualizada com quatro faixas de rolamento, favorável à ultrapassagem do transporte público. A proposta se afasta radicalmente da prioridade até então dada ao pedestre, considerada a largura excessivamente rodoviária da via, além da estampada prioridade ao automóvel.	

Fonte: Elaborado pelo autor

Como constatado a grande maioria das cidades analisadas não apresenta qualidade, pelo menos nos itens considerados, justificados pelo predomínio e imposição de uma classe detentora do poder econômico, manifestada em suas relações com a classe política visando à manutenção de seus postos eletivos e tendo, em contrapartida, os interesses econômicos. Nesse processo, estão envolvidos representantes dos três poderes constituídos.

Conclusão

Os resultados encontrados nas seis cidades visitadas indicam, em diferentes níveis de realizações, que as ações urbanas vêm se alinhando a uma tendência para o abandono do Planejamento Urbano pelo rodoviarismo, pelos frequentes aumentos, tanto na abrangência como na capacidade viária, para priorizar com presteza e eficiência os apelos crescentes do capitalismo relativos à mobilidade/ acessibilidade do transporte individual.

Com menor intensidade, e sem constar de um plano intencional ou ações sistêmicas, temos realizações isoladas ligadas às necessidades cotidianas das pessoas, como melhorias no transporte público, reformulações de praças, calçadões, parques e outros espaços. Ou seja, a possibilidade de se exercitar os valores democráticos da escala metropolitana conquistados pelas cidades modernas. Contudo, não se observa a concretização de propostas que contemplem o subjetivo, como principal elemento promotor e indutor da qualidade de vida urbana.

Em algumas cidades de maior poder aquisitivo, já é possível observar a privatização de certos elementos públicos comunitários, como a constituição de condomínios fechados para habitação, com propostas temáticas de parques rurais, aquáticos e *resorts*. Na esfera comercial de serviços e lazer, onde já está mais consagrada a figura dos shoppings, constata-se uma adoção generalizada dos elementos característicos dos espaços públicos. A concepção dos shoppings, com corredores cheios de meandros, praças de alimentação e quiosques, são arremedos das ruas das cidades tradicionais, que se contemporizam com cinemas e brinquedos eletrônicos, em uma festa consumista.

Nesse contexto, temos que o Estado vem se restringindo apenas à regulamentação de obras para os espaços viários e áreas para a implantação dos usos urbanos, legalmente entregues à administração da iniciativa privada. Isso se concretiza, por meio de licitações de obras viárias e de legislação complementar, ou genérica, como Planos

Diretores de Ordenamento Territorial e Planos Diretores Locais, que promovem a alteração de destinação e usos e o aumento de potencial construtivo. A intervenção da comunidade em orçamentos participativos para escolha de obras de maior interesse comunitário é pífia, ressaltando-se ações isoladas no caso de Belo Horizonte e Curitiba, mas nada consagrado a procedimentos sistêmicos e continuados.

Na totalidade das cidades pesquisadas, esse processo se reveste de irregularidades administrativas, envolvendo as três esferas do poder constituído, em todos seus níveis, o que vem consagrando o Estado brasileiro como passível de corrupções generalizadas. A esse respeito, todos os profissionais entrevistados na pesquisa foram unânimes em concordar com as interferências dos grupos de interesses em todos os níveis da gestão pública. As vinculações nos meios de comunicações, evidenciam esses fatos. Ocupantes de postos públicos dos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário já foram destituídos de seus postos por improbidades administrativas ou pela *malversação* de recursos públicos. Apenas para exemplificar, na atual gestão presidencial 2010-2014, já foram afastados sete ministros por essas irregularidades e, no Distrito Federal, o governador e seu vice, além de outros representantes do Judiciário e Legislativo, também foram afastados.

As dificuldades de se construir uma sociedade democrática e inclusiva a partir dos direitos sociais, culturais e econômicos no Brasil, é explicitada historicamente por Raymundo Faoro que remonta às heranças da formação do Estado Português nos Séculos XIV e XV. Introduz o conceito de estamento, para melhor explicitar a sequência histórica analisada, como sendo um grupo privado, ou classe social, que controla e administra a esfera pública, identificada pelo autor em todas as etapas da História do Brasil. (FAORO, 2008).

As ações pontuais da classe dominante sobre os meios de produção e de reprodução do capital são comumente denominadas de progresso, ou crescimento econômico, como a única maneira de propiciar benefícios para todos. A esse respeito, Walter Benjamin, critica a visão progressista da História. No seu entendimento, a História concebida a partir dessa concepção de progresso, trouxe ruínas e, se assim permanecer, poderá levar a humanidade à destruição. Em suas reflexões filosóficas sobre o conceito de História, afirma que “[...] a tradição dos oprimidos nos ensina que o “estado de exceção” em que vivemos

é na verdade a regra geral”. (BENJAMIN, 1985, p. 226).

O filósofo italiano Giorgio Agamben, ao analisar situações contraditórias de momentos extraordinários, como as guerras, emergências e sítios, onde o Estado se vale de dispositivos legais para eliminar seus limites de ação, suprimir a legalidade e o estado de direito dos cidadãos, vale-se de um poder que vai além dos controles regulamentados. Na atualidade, esse poder se constitui em um padrão, uma regra geral em que atuam os Estados, e não mais em momentos de excepcionalidade, onde “[...] o estado de exceção apresenta-se como a forma legal daquilo que não pode ter forma legal.” (AGAMBEN, 2004, p. 12).

Transpondo esse pensar para o urbano, e considerando todos os argumentos e conclusões até agora arrolados sobre a atual gestão das cidades, temos por associação um *urbanismo de exceção*, considerando todas as regulamentações do que não seria possível regulamentar sobre o meio ambiente, os espaços urbanos e as pessoas, promovidas pelo estamento do capitalismo burocrático.

O estado de exceção, como foi referenciado, fundamenta-se na aceitação generalizada das pessoas a todas as imposições estabelecidas pela classe dominante. As análises do marxismo ortodoxo faziam referências a uma luta de classe, como uma resistência a essas imposições. A sedução consumista mudou esse quadro a ponto de se verificarem mais aspirações de ascensão social do que uma oposição a elas. Nesse contexto, constata-se que as pessoas vêm passando de uma condição de consumista para outra, de consumida pelos ditames impostos pela sociedade de consumo.

Como isso se processa? Em suas críticas aos analistas desde sua formação até o modo de conduzir o tratamento, Jacques Lacan identificou uma forma sutil e refinada de saber, que inclui, no caso da análise individual, o não saber, caracterizado pelas dificuldades de cura e de normalização do paciente. Constatou a resistência dos analistas em abandonar velhos paradigmas de entendimento do processo de formatação do simbólico no sujeito, ou a aquisição de consciência e de entendimento do livre arbítrio, para conduzir sua própria vida. (OLIVEIRA, 2008). Mais objetivamente, ele observou que a formação da subjetividade do ser humano, a partir das três dimensões da realidade humana – o Simbólico, o Imaginário e o Real – não tinham uma sequência exitosa, mantendo o paciente dependente das orientações do analista em um processo indefinido, sem perspectiva de

cura ou finalização. A esse processo Lacan denominou a *douta ignorância*, pinçada das pulsões, ou como ele próprio denominou, as três paixões humanas: *amor, ódio e ignorância*.

Em outra associação de conhecimentos, trazendo essa reflexão para o presente trabalho, temos uma *douta ignorância* contribuindo para a manutenção do Urbanismo de Exceção, mais precisamente na formação de uma mentalidade de rebanho generalizada nas pessoas. Isso sucede quando lhes é imposta uma sobreposição do real com seu imaginário, interditando novas associações com seus semelhantes, o que possibilitaria alterar o imaginário de sua condição atual. A negação desse processo mantém a pessoa em uma condição sequencial única, uma vez que o real sempre vai resistir e interditar toda e qualquer nova associação simbólica. O sujeito se isola em si mesmo e, não exercitando seu imaginário com seus semelhantes, fica adaptado para todos os ditames do estamento do consumo capitalista. É o império do real sobre o imaginário, prejudicando a necessária crítica, herdeira da simbolização independente. Trata-se de um processo doutrinário que remonta por várias gerações, podendo ter início já no conteúdo programático das escolas, passando pelo discurso da autoridade constituída, manipulações religiosas e, nos tempos atuais, pela comunicação de massa. Em particular temos a televisão, porque apresenta uma imagem de elaboração rápida, pronta, acabada e de fugaz armazenamento na memória, tornando, assim, o sujeito incapaz de elaborações simbólicas diferenciadas. Resulta na selagem da subjetividade, o paradoxo contemporâneo da solidão das pessoas, mesmo convivendo com multidões dentro do urbano.

Como constatado, todo o processo do Urbanismo de Exceção pode ser resumido na falta de conhecimento para o planejamento do urbano e da cidade, dualidade imposta pelas tecnologias aplicadas na produção dos espaços, especializados e adaptados para o desempenho das atividades humanas, suas relações de reciprocidade e interdependência.

Diante dessas constatações, as proposições da pesquisa apontam para o conhecimento como princípio maior e genérico para combater a ignorância, considerando seus diferentes níveis e especialidades, para embasar o planejamento dos espaços urbanos, levando-se em conta as seguintes diretrizes:

Educação fundamental para equalizar as oportunidades das pessoas em terem acesso às diferentes di-

mensões da cidade, como meio de progresso individual e comunitário;

O papel da escola como sendo o imaginário na construção de realidades, como o caminho viável e objetivo para a construção da subjetividade, da cidadania e da democracia. Além disso, deve fomentar a expectativa de um desenvolvimento civilizatório com base na estruturação da cultura;

Considerar o papel fundamental das tecnologias como meio importante para viabilizar os direitos sociais, culturais e econômicos;

Ter consciência do potencial da educação como eixo estruturador da sustentabilidade nas democracias políticas, na superação da pobreza cultural e na inclusão social;

Educação midiática por meio de tecnologias, para promover um salto qualitativo. A mudança de registros e suas extensões sinalizam novas possibilidades de aprendizado. Passamos da sociedade do saber para outra, da informação. O desafio será incluir as pessoas no processo midiático, para alcançar as trocas entre pessoas niveladas para que as decisões sejam tomadas pelo conhecimento. Ser fluente em tecnologias é a meta a ser alcançada na educação;

A proposta para a formação de um professoral de urbanismo é, certamente, a diretriz mais importante, uma vez que muitos dos males urbanos advindos da *douta ignorância* se reportam à falta de conhecimento sobre o urbano e, principalmente sobre a cidade;

O urbanista poderia ser um “clínico geral da cidade”, com conhecimento das ciências interferentes na constituição do Quantitativo e do Qualitativo, ou do urbano e da cidade. Esta é uma tese a ser elaborada com muita acuidade, pois deverá indicar o currículo mínimo para a formação profissional do futuro urbanista;

Esse conhecimento irá contemporizar novas propostas urbanas em contraposição ao dogmatismo modernista, que vem se repetindo em enlevos de novas aparências, para atender aos ditames do estamento capitalista; e

O conhecimento deverá retirar o urbanismo da submissão da arquitetura e combater o apregoado por Le Corbusier, quando afirmava que “[...] o urbanista nada mais é do que o arquiteto”. (LE CORBUSIER, 1971, p. 14). É preciso contrariar esse pensar dogmático, pois o arquiteto não tem formação profissional que lhe autorize ações sobre o planejamento da cidade e do urbano.

Embora sejam complexas as revitalizações urbanas no tocante à reformulação qualitativa dos espaços públicos e privados já instalados, os procedimentos concebidos indicaram possibilidades para a criação de espaços diferenciados para a circulação que contemplem várias modalidades de acessibilidade, no atendimento a uma diversidade de usos superpostos, não mais setorizados. Dessa forma, seria possível a constituição de espaços comprometidos com o desenvolvimento comunitário e participativo, as trocas socioculturais e econômicas, garantindo, assim, a cidadania. Com essas realizações, poderíamos vislumbrar, com base na reconstituição dos espaços públicos comunitários, um reencontro do *urbis et civitas*, como vivenciado na cidade tradicional.

Referências

- AFFONSO, Nazareno Stanislaw. *Mobilidade e qualidade de vida*. 2011. Disponível em: <www.ruaviva.org.br>. Acesso em: 15 jan. 2012.
- AGAMBEN, G. *Estado de exceção*. São Paulo: Boitempo, 2004.
- BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas: magia e técnica: arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- BERTALANFFY, Luwing von. *Teoria geral dos sistemas*. Petrópolis: Vozes, 1977.
- BORN, Liane Nunes. *Planejamento urbano e mobilidade*. 2011. Disponível em: <www.ruaviva.org.br>. Acesso em: 10 jan. 2012.
- CHOAY, Françoise. *O reinado do urbano e a morte da cidade: catálogo da exposição “La Ville”*. Paris: Centro Pompidou, 1994.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *Registrada nova redução de mortes nas estradas federais*. 2011. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1506:registrada-nova-reducao-de-mortes-nas-estradas-federais&catid=34:noticias&Itemid=61>. Acesso em: 10 jan. 2012.
- FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 2008.
- FARIA, Caroline. *História da qualidade: InfoEscola*. 2008. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/administração/historia-da-qualidade/>>. Acesso em: 22 out. 2010.
- FERREIRA, Ronald Belo. *Metodologia para avaliação do desempenho de vias urbanas: o caso da avenida W-3 Sul*. 2002. 112 p. Dissertação (Mestrado)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2002.

FERREIRA, Ronald Belo. *O urbanismo de exceção: apontamentos para uma metodologia do urbano*. 2012. 98p. Tese (Doutorado)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo 2010*. 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/censo2010/index.html>>. Acesso em: 15 out. 2011

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. 2003. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/2003/td_0960.pdf>. Acesso em: 24 out. 2008.

LACAN, Jacques. *O simbólico, o imaginário e o real: nomes-do-pai*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. São Paulo: Perspectiva, 1971.

MARICATO, Ermínia. *Nossas cidades estão ficando inviáveis*. 2011. Disponível em: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2508:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 15 fev. 2012.

MAYOS, Gonçalo. *O iluminismo frente ao romantismo no marco da subjetividade moderna*. 2004. Disponível em: <<http://www.ub.edu/histofilosofia/gmayos/PDF/IluminismoFrenteRomantPort.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2010.

OLIVEIRA, Gilsa F. Tarré de. Novos rumos da psicanálise como a clínica do mal-estar. *Revista de Estudos e Pesquisas em Psicologia*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, abr. 2008 Disponível em: <<http://www.revispsi.uerj.br/v8n1/artigos/pdf/v8n1a12.pdf>>. Acesso em: 22 set. 2012.

PIRES, Ailton Brasiliense; RAIA JR., Archimedes. *Trânsito no Brasil: avanços e desafios*. Brasília: ANTP; FENASEG. 2007.

RICOEUR, Paul. *Percurso do reconhecimento*. São Paulo: Loyola, 2006.

ROTHERY, Brian. *ISO - International Standardization Organization*. 1996. Disponível em: <<http://trove.nla.gov.au/work/21780672?q&versionId=26199853>>. Acesso em: 15 jan. 2012.