Alexandre Queiroz Pereira

Cidade Percebida

coleção METRÓPOLES

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES
Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

Alexandre Queiroz Pereira

Cidade Percebida

coleção METRÓPOLES

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES
Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia

Fortaleza, Ceará
2024

CIDADE PERCEBIDA
© 2024 Copyright by **ALEXANDRE QUEIROZ PEREIRA**
Impresso no Brasil / Printed in Brazil

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

Diagramação eletrônica
Raul Filho

Revisão
Natália Leite

Capa
Renan Rodrigues

Impressão e Acabamento
Expressão Gráfica e Editora
Rua João Cordeiro, 1285 - Aldeota - Fortaleza - Ceará
CEP: 60110-300 - Tel.: (085) 3464-2222
E-mail: arte@expressaografica.com.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

P 436 c Pereira, Alexandre Queiroz
Cidade percebida / Alexandre Queiroz Pereira - Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2024.

216p. (Coleção Metrópoles)
ISBN: 978-65-5556-794-6

1. Literatura brasileira 2. Crônicas I. Título
CDD: 869

Bibliotecária: Perpétua Socorro Tavares Guimarães | CRB 3/801-98

Conselho Editorial

Coleção Metrópoles

Dr. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro – IPPUR/UFRJ

Presidente do Conselho

Dra. Ana Lúcia Rodrigues – PPGCS/UEM
Dra. Andrea C. Catenazzi – UNGS/Argentina
Dr. Aristides Moysés – PUC Goiás
Dr. Carlos de Mattos – IEU/PUC Chile
Dr. Carlos Nassi – COPPE/UFRJ
Dr. Emilio Pradilla Cobos – UAM (Universidade Autonoma Metropolitana), México
Dr. Eustógio Wanderley C. Dantas – PPGG/UFC
Dr. Frederico Rosa Borges de Holanda – FAU/UNB
Dr. Jeroen Johannes Klink – UFABC
Dra. Inaiá Maria Moreira de Carvalho – PPGCS/UFBA
Dr. José Borzacchiello da Silva – PPGDMA/UFC
Dra. Lúcia Bógus – PPGCS/PUC Minas
Dra. Luciana Teixeira Andrade – PPGCS/PUC Minas
Dra. Marcia da Silva Pereira Leite – IFCS/UERJ
Dr. Marcio da Costa – FE/UFRJ
Dr. Manuel Villaverde Cabral – Universidade de Lisboa
Dra. Maria do Livramento Miranda Clementino – NAPP/UFRN
Dra. Maria Madalena Franco Garcia – FNEM
(Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas)
Dra. Maura Pardini Bicudo Véras – PPGCS/PUC São Paulo
Dra. Olga Firkowski – Dept. Geografia/UFPR
Dr. Orlando Santos Junior – IPPUR/UFRJ
Dr. Peter Spink – EAESP/Mackenzie/SP
Dr. Roberto Kant de Lima– INCT-InEAC/UFF
Dr. Roberto Luís M. Monte-Mór – CEDEPLAR/UFMG
Dr. Ruben George Oliven – PPGAS/UFRGS
Dr. Ricardo Machado Ruiz – CEDEPLAR/UFMG
Dra. Raquel Rolnik – FAU/USP
Dra. Rosa Moura – DIRUR/IPEA
Dra. Rosetta Mammarella – FEE/RS
Dra. Simaia do Socorro Sales da Mercês – NAEA/UFPA
Dra. Suzana Pasternak – FAU/USP

Sumário

Prefácio 9

Apresentação 13

A cidade pela janela 17

As mulheres constroem as cidades 20

Mobilidade e empatia 23

Batman, Robocop e a violência em cidades como Rio e Fortaleza 26

Cuide da cidade como o jardineiro fiel 30

Ônibus nosso de cada dia 33

O progresso, os burros e as câmeras de vigilância 37

Entregadores, precariado urbano e seus clientes 42

Murais e painéis urbanos: expressões artísticas por todos os cantos 46

Territórios de sangue, segregações residenciais e simbólicas 49

Calçadas em Fortaleza: obstáculos à caminhabilidade e à acessibilidade 53

O estranho caso da cidade feita de açúcar 57

Centro e eixos comerciais em declínio?..... 61

As escolas são prioridades, estúpido!..... 65

Cidades reféns dos automóveis 69

Adjetivos e expressões, nada simpáticos, para caracterizar Fortaleza do século XXI..... 73

A participação social e a revisão do Plano Diretor de Fortaleza 77

Protagonismo urbano e as ações que fazem a diferença..... 81

A juventude fala sobre a cidade..... 85

O uso cotidiano e científico da palavra cidade 89

Você conhece as leis da sua cidade?..... 93

Urbicídios, as cidades destruídas por conflitos sociais no mundo 97

Desafios para ser rei ou para governar a cidade? 100

Reestruturação, refuncionalização, requalificação e revitalização 103

Cidades que se expandem, problemas que se espalham..... 108

Sete motivos para valorizar os espaços públicos 112

Por que os bairros carecem de atenção 116

A urbanização e o mundo do trabalho 120

Necrocidades ou a banalização da morte nas cidades 124

A "internet das coisas" nos ajudará a amenizar as desigualdades sociais? 129

Tudo se urbanizou, menos os lugares da (minha) memória 133

Onde e como construir um conjunto habitacional..... 137

Cidade caminhável: princípios, exemplos e dificuldades 141

"Megaprédios" em Fortaleza: cinco mitos e uma tendência..... 145

A urbanização, a aceleração e a vida mental nos dias de hoje 150

Eletrificação, transporte coletivo e o futuro da mobilidade urbana..... 154

Fortaleza: cinco livros para entender seu crescimento urbano..... 160

Dos filmes à realidade: segregação socioespacial, preconceito e violência... 164

Campo e cidade no sertão do Ceará 167

Fortaleza na rede urbana brasileira..... 171

Regiões metropolitanas e os desafios para o planejamento urbano 175

Por amor às feiras..... 179

Cinco desafios para a política urbana e regional no Estado do Ceará 182

O que são pequenas cidades? 187

Universidade, conhecimento e o desenvolvimento regional 191

Mudança climática, cidades e justiça espacial 194

Cuidem dos rios urbanos! 198

As praias vão sumir: orlas marítimas ameaçadas 203

A culpa não é das chuvas 206

Asfalto não é sinônimo de modernidade 210

O Parque do Cocó queima e Fortaleza inteira sofre 213

Sobre o autor 216

Prefácio

UMA CRÔNICA SOBRE CRÔNICAS

Tiago Vieira Cavalcante
Departamento de Geografia – UFC

A crônica é literatura que se aproxima da gente. Não que os outros escritos sejam distantes, afinal tratam também da condição humana. Mas a crônica parece que conversa conosco enquanto tomamos uma xícara de café com leite e com pão na chapa, trazendo-nos as novidades do mundo, até porque ela é rápida, direta, animando o pensamento sobre temas diversos.

Aliás, qualquer fato pode se tornar trama de uma crônica; parece até que ela é prima da fofoca. O amor ou o ódio, a alegria e a tristeza, a reflexão crítica e, por que não, a galhofa são temas dessa literatura do cotidiano. E o cronista, quando escreve, estabelece diálogo entre tempo e espaço, narra sobre o que já se foi ou do porvir, saúda o passado e o presente,

prevê até futuros, mas tudo sempre situado, afinal, a inspiração do escritor é tudo aquilo que o envolve. A crônica, se nos conta de histórias em ato, não poderia deixar de ser a marca de um lugar, de ser a expressão de uma paisagem singular, de conter uma poética da geografia.

No livro que o leitor tem em mãos, a personagem em destaque das tantas crônicas é a cidade. Objeto de inúmeros escritores, a cidade é a mais dinâmica das criações humanas, a partir das relações que nela são estabelecidas. O geógrafo Yi-Fu Tuan demonstrou, em vários textos, que a cidade é a tentativa do ser humano de reproduzir a ideia de cosmos na Terra, forma de organização socioespacial criativa e paradoxal. Talvez a literatura encantada de Ítalo Calvino, em As Cidades Invisíveis, seja um dos mais interessantes exemplos desse palimpsesto de gentes, cidades que são o símbolo complexo da nossa experiência.

Como é possível presumir, perceber a cidade não é somente privilégio do geógrafo. Poetas, dançarinos, cineastas, fotógrafos, economistas, arquitetos e, de modo geral, qualquer um de nós vivencia uma geografia urbana particular.

São percepções que compõem uma geografia do dia a dia e nos ajudam a pensar aquela tomada como científica, a Ciência Geográfica. Alexandre, atento a isso, escreve crônicas ao mesmo tempo leves e argutas; um esforço, nada fácil, de um cientista do espaço que se descobre, repentinamente, também cronista.

Nesse sentido, temas como a violência, o meio ambiente, o trabalho, a educação, a mobilidade, o espaço público, a habitação, entre tantos outros reveladores da cidade são escritos sob a pena de um geógrafo-cronista, a fazer jus aos antigos viajantes e naturalistas, sempre tão curiosos pelas novidades do mundo. E nada melhor que ter, em mãos, textos que, ao mesmo tempo, divertem e ensinam, fazem-nos sorrir e mesmo chorar, desvelam-nos uma cidade de belezas e feiuras, fazem-nos olhar, ver, reparar... Pensar.

Essa crônica sobre crônicas, enfim, pretende-se ao respiro para que o leitor se sinta impelido à leitura. Que seja leve.

Apresentação

No fim do ano de 2020, recebi uma ligação de um número desconhecido. Quando atendi, falava do outro lado da linha uma editora do jornal Diário do Nordeste. Em um misto de satisfação e preocupação, naquela ocasião, aceitei o convite de integrar o corpo de colunistas do jornal. A missão era (e ainda, é) prazerosa, porém desafiadora.

Imaginem: um professor universitário, do departamento de Geografia da UFC, muito mais acostumado a escrever artigos científicos e capítulos de livros sobre urbanização - e que tem, geralmente, nos pares, seus principais interlocutores – com o compromisso, semanal, de dialogar com um universo diverso de leitores e de leitoras. Posso adiantar, não é nada fácil!

A partir de textos curtos e centrado na minha especialidade científica, o objetivo continua sendo produzir escritos baseados em três pilares: a disseminação do conhecimento científico acerca da cidade e da urbanização, o exercício da minha condição de cidadão capaz de opinar sobre processos e fatos desenrolados nas cidades e a produção de material útil ao processo de ensino-aprendizagem conduzido por colegas docentes do ensino básico.

E é importante complementar: nunca aceitei a possibilidade de considerar o texto de opinião como produção menor, descartável frente à avalanche das atualizações. Ao contrário, penso nessa produção como campo aberto ao lançamento e reformulação de ideias. Um espaço dedicado às tentativas de captar as nuances do fluxo contínuo das transformações da realidade.

Assim, com essa matéria-prima e focado nesses princípios, aqui proponho o livro CIDADE PERCEBIDA. Depois de muito pensar, a escolha audaciosa do título se justifica na perspectiva teórica que o cerca e, simultaneamente, na forma que o imagino servir ao generoso leitor.

Em primeiro lugar, o percebido é uma das estratégias de sistematizar a complexidade da urbanização, da organização das cidades e das disputas políticas envolvidas nesse processo. O percebido, atrelado ao mundo das práticas, nunca está isolado do concebido e do vivido, como já nos explicou Henri Lefebvre. Entender o percebido ou desvelar a cidade percebida é só um ponto de partida, um dos caminhos dentro das probabilidades quase infinitas. Basicamente, considero a cidade um produto histórico conflituoso, tecido urbano onde o melhor e o pior da humanidade podem surgir.

Em segundo lugar, o uso do adjetivo "percebida" é muito mais uma tentativa de indução. Ficaria deveras envaidecido se as minhas percepções transcritas nos 51 textos deste livro se transformem em uma espécie de um quebra-cabeça dinâmico cujo leitor pode manusear para construir diferentes figuras e percepções, inclusive contrárias às que advogo.

Os artigos podem ser lidos em qualquer ordem e por quem quiser. Não há preconceitos. Quem manda é o leitor. O conteúdo, diverso em temas, considera a popularização de conceitos e teorias do urbano e da urbanização, passa pelos

fatos marcantes do cotidiano da urbe e sobrevoa o fenômeno urbano, também, na escala da região, ou seja, dos contatos entre cidades e, entre elas, o espaço circundante. Por fim, os últimos textos não abdicam de colocar em pauta a cidade e a ecologia rica, complexa e frágil própria a ela.

Para finalizar, gostaria de agradecer às pessoas e às instituições que facilitaram a realização deste projeto. Primeiro, ao professor Tiago Vieira Cavalcante, colega de departamento e generoso leitor crítico dos textos que escrevo. Ele, para complementar o hall de gentilezas, aceitou escrever o prefácio deste livro. Em segundo lugar, sou grato a Dahiana Santos, editora do Diário do Nordeste, sempre muito atenta às minhas proposições e criativa na proposição de temas desafiadores. Na lista das instituições, para quem devo render homenagem, estão o Departamento de Geografia da UFC, o Laboratório de Planejamento Urbano Regional, o Observatório das Metrópoles e, principalmente, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

Sem domaras, vamos à leitura!

A cidade pela janela

Acordei cedo. O rádio estava ligado e transmitia a canção interpretada pelo grupo musical Ira. Os versos iniciais diziam: "*... Pela Janela, Vejo Fumaça, Vejo Pessoas. Na rua, os carros...*". Levantei-me. Da janela, do vigésimo andar, observei a parcela da cidade que a mim era permitida captar. Senti! Senti o desejo de pensar sobre aquela paisagem.

Em dois de seus livros, O direito à cidade e A Revolução Urbana, o filósofo francês *Henri Lefevbre* defendeu a cidade como obra-prima do processo de humanização. A cidade é uma

potência, é um vir a ser! Sua paisagem se revela em formas, em movimentos, em cheiros e em símbolos. De certo ponto de observação, é perceptível reconhecer a simultaneidade do acontecer. Milhares de itinerários se cruzam - ou não! - e dão vida aos artefatos de pedra, cal e concreto.

Nas ruas, canais abertos ao espontâneo e ao controle; há vazio e há movimento. O conflito surge e é uma das essências da cidade, do seu espaço e dos que nela vivem. A ordem imposta pelas normas marca os ângulos das quadras, o tamanho dos lotes, o gabarito das edificações e o tempo do semáforo. Porém, a vida urbana é pura inventividade. Constantemente, quebram-se os padrões, seja por esperteza, seja por sobrevivência. Mas para muitos, isso pouco significa, pois estão entre os que se movem, fechados em veículos e mundos próprios, tentando manter a indiferença.

A paisagem da cidade também é estereótipo, ou seja, todas as informações e (pré) conceitos capazes de criar imagens, miragens, "falsas" imagens. Geralmente, as (pré)imagens urbanas são usadas pra dividir. Da janela, aponta-se o lugar dos pobres e dos ricos, da

beleza e da feiura, da tranquilidade e do medo. Assim é a cidade: um caleidoscópio social, um produto histórico e uma arena primeira das relações políticas.

A diferença na cidade é fantástica, mas a desigualdade é sua decadência. Os sons da paisagem alertam. Lá embaixo, na rua, ouvem-se os gritos. É um homem. Parece despreparado. Pede a compaixão dos que observam das janelas. Precisa de ajuda para manter a saúde de sua filha. Ele se cala, alguns ajudam e a cidade passa.

Das formas ao cotidiano urbano-metropolitano, há muito mais a discutir. Se nessa ocasião olhamos pela janela, não nos faltarão oportunidade para escrever acerca do futuro, do passado e do presente da urbanização em Fortaleza, no Ceará e alhures. Para o momento, continuemos espiando pela janela.

As mulheres constroem as cidades

Cidade é substantivo feminino. Assim define qualquer dicionário da língua portuguesa. Porém, não é essa a razão pela qual é decisiva a participação das mulheres nos vários momentos da urbanização. Tal como as mulheres, as cidades são criativas e decisivas para a vida social.

Ainda nos primeiros arremedos de civilização e nos momentos iniciais da sedentarização humana, as mulheres propiciaram uma sorte de inovações sociais a permitir a fixação dos grupos humanos no território. O historiador Lewis Munford, em A Cidade na História, é categórico ao descrever as atividades fundantes executadas pelas mulheres, sobremaneira, na

criação de técnicas, no manuseio de artefatos e na organização social.

Milênios depois, estavam as mulheres trabalhando 16 horas por dia nas fábricas inglesas nos primeiros anos da chamada Revolução Industrial. Foram responsáveis por muitos protestos, lutando, especialmente, por dignas condições de trabalho. As ruas foram teatro das manifestações com objetivo de reinventar a vida nas cidades, dando aos trabalhadores e às trabalhadoras condições reais de existência.

Ainda no século XIX e nas primeiras décadas do XX, lá estavam corajosas a apontar as desigualdades de direitos. Era preeminente dar voz política às mulheres para a constituição de ambiente verdadeiramente democrático, ou seja, consagrar o direito de votar e, da mesma forma, colocar-se como cidadãs elegíveis.

Já no final do século passado, vislumbram-se novas formas sociais, condicionantes das transformações na cidade. Uma das principais: notamos a inserção cada vez mais qualificada das mulheres no mundo do trabalho e em diferentes áreas do conhecimento, quebrando barreiras e preconceitos. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

(IBGE), no ano de 2019, as mulheres eram maioria com formação completa em cursos de nível superior.

Essas reivindicações não foram facilmente aceitas ou conquistadas. Nos dias atuais e, mais especificamente, nas cidades brasileiras, o IBGE registra a crescente quantidade de mulheres como únicas responsáveis econômicas na família. Muitas dessas, moradoras de espaços precários, desassistidas de políticas públicas e em condições de vulnerabilidade social. Há, ainda, a vergonhosa diferença salarial entre homens e mulheres, mesmo exercendo as mesmas funções. Pior que isso, nas ruas, nos transportes públicos ou mesmo nas residências, nossa sociedade não garante segurança e respeito às mulheres.

Se almejarmos cidades mais justas com qualidade de vida, esse objetivo há de contar com a ação efetiva de professoras, políticas, pesquisadoras, arquitetas, advogadas, engenheiras e outras mulheres. Isso não é uma concessão de quem quer que seja, isso é uma necessidade histórica e geográfica.

Mobilidade e empatia

Em tempos pandêmicos e cidades em *lockdown*, é difícil falar em movimento. Todavia, se esse é um período de ruptura para nossa sociedade, por que não revisar e até redefinir nossas relações no trânsito? Seria uma grande conquista para o pós-pandemia.

O pedestre, o ciclista, o motorista, o motociclista não são condições fixas; são estados múltiplos, transitórios no ir e vir da metrópole. Ao caminhar, ao pedalar ou ao dirigir, nossa percepção capta quadros em velocidades distintas; nossos olhos tendem a câmeras com maior ou menor capacidade de definição. Assim, podemos aproveitar de diferentes formas a paisagem, o tempo e os lugares na cidade.

O motorista é muito provavelmente o que capta maior número de quadros por segundo. Porém, a direção do olhar não o permite

enxergar, pensar e sentir para além das regras do trânsito, do fluxo, do engarrafamento e do caminho. Coitado do motorista. É condenado a perder as nuances da cidade, das esquinas cruzadas e das pessoas que passam. O motorista conhece muitos itinerários, mas pensa que a velocidade é a maior amiga. Talvez, por isso rivalize com os pedestres e com os ciclistas, instituindo-os enquanto concorrentes e empecilhos ao movimento contínuo.

Nos mesmos caminhos, os homens e mulheres de capacete e veículos de duas rodas pintam as ruas e avenidas e, às vezes, até as calçadas. Esses são resultados da necessidade e da oportunidade. O motociclista é a síntese de que não há tempo a perder. Por sua vez, o uso da motocicleta é uma oportunidade de se oferecer ao mundo do trabalho. A esses quiçá esteja delegada a alienação da paisagem urbana. O interesse está em circular e em ligar o ponto A ao ponto B, ao ponto C, ao infinito. É questão de sobrevivência e, por vezes, de morte.

Façamos um elogio. De uns anos pra cá, os pensadores da cidade têm acolhido os ciclistas em planos de mobilidade. As ciclofaixas e ciclovias são registradas em quilômetros de extensão nas metrópoles. Os caminhos das bicicletas

e as normas são a esperança para mediar os usos de pedestres e de veículos. Percebemos o momento de aprendizagem, mas regado a conflitos, principalmente, no desrespeito às ciclovias, às ciclofaixas e às faixas de pedestre.

Por fim, cabe reeditar os argumentos sobre a presença do pedestre na cidade. De uma maneira ou de outra, todos somos pedestres. Para aqueles que pensam em uma cidade diferente, mais pedestres nas ruas significam melhores e mais agradáveis cidades. A condição de pedestre é o grande parâmetro. Não se deve esquecer das demais condições. É exatamente o contrário. Para os que se movem, o ideal seria pensar como um pedestre e desejar tornar-se pedestre. Não porque o pedestre é o mais frágil na concorrência urbana, mas porque a condição de pedestre é inevitável.

Sim! Ciclistas, pedestres, motoristas e motociclistas vão errando e aprendendo a respeitar as preferências, as proibições e as gentilezas (esperamos!). É necessário compartilhar os caminhos da/na cidade e construir, quem sabe, uma mobilidade urbana mais efetiva e afetiva!

Batman, Robocop e a violência em cidades como Rio e Fortaleza

Dos quadrinhos às telonas, saltam exemplos de heróis fortes e superpoderosos. Via de regra, em enredos fantásticos e distópicos, as cidades são o cenário ideal para a ação dos justiceiros. Movidos por uma coragem inigualável, eles são capazes de grandes feitos, lutam contra criminosos e, sozinhos, vencem os arquivilães e estabelecem a ordem social. De um só golpe, combatem a violência urbana.

Afundada na corrupção, deteriorada e controlada por grupos criminosos, Gotham City é uma nova Sodoma à espera do castigo divino. Em meio a essa situação, nasce o homem morcego, o alter ego do jovem e rico

Bruce Wayne. Após o assassinato dos pais dele, o fundador da liga da justiça, movido pelo desejo de vingança, encarna o soldado capaz de limpar as ruas sujas e escuras da metrópole fictícia. É superior a qualquer estatuto legal, faz a própria investigação e captura todos os malfeitores. O senso próprio de justiça nunca erra. Será!?

Na Detroit fílmica, um policial honesto sofre um atentado e é transformado em um ciborgue. Surgia assim o Robocop. A cidade do automóvel, antes considerada símbolo do crescimento capitalista, encontrava-se falida e entregue aos narcotraficantes. Contra a ineficiência do prefeito e a elevação dos índices de criminalidade, a nova arma, meio humana e meio máquina, era a solução perfeita. Contudo, os conflitos entre os resquícios de consciência e o software conduziram o herói a caçar incessantemente os algozes.

Os roteiros pincelam essências da realidade, mas criam estereótipos. Cativamo-nos pelos heróis. Afinal, não passam de diversão. No fundo, acredito que fazem sucesso, porque exaltam nosso desejo de resolver problemas complexos e multicausais, utilizando-se de

soluções únicas, rápidas e sem aparentes efeitos colaterais.

As ações policiais, como as que ocorreram na última semana, na cidade do Rio de Janeiro, na comunidade do Jacarezinho, lembram-me desses dois heróis e dos contextos de cada um. Primeira ressalva: se vivemos numa sociedade baseada na democracia e na justiça, qualquer cidadão descumpridor das leis deve passar pelo devido processo legal, inclusive com o direito à ampla defesa. Essa é uma garantia contra o autoritarismo, contra a barbárie. Segunda ressalva: não se trata, da mesma forma, de ser complacente com criminosos ou criminalizar policiais. Conduzidas pelas prescrições constitucionais, as polícias têm um papel importantíssimo para a vida em sociedade, para a organização das cidades.

Os fatos violentos em cidades como Fortaleza não são ficção. As mortes e os crimes a envolver jovens delituosos também não. Lógico que conhecer e vivenciar isso nos traz uma forte sensação de medo, até de terror. Em consequência, para frações da sociedade, esse perigo justifica qualquer tipo de procedimento à Batman ou à Robocop.

Numa sociedade democrática, nenhuma instituição específica ou segmento pode concentrar os papéis de polícia, julgamento e aplicação de punição.

Mesmo o cinema, com suas simplificações, traz algum tipo de lição a esse respeito. Tanto o homem de capa preta como o policial do futuro descobriram que a corrupção, a violência e o narcotráfico não findaram com a captura ou morte dos malfeitores do *front* de batalha. Até o nosso tupiniquim, Capitão Nascimento, descobriu o isso. Há outros agentes secretos, camuflados e poderosos, responsáveis pelas mortes e pelas organizações criminosas.

Cuide da cidade como o jardineiro fiel

Nos arredores da minha residência, há uma pequena avenida e nela um estreito canteiro central preenchido por árvores e flores. Esse pequeno trecho de verde, exprimido pelo asfalto, impressiona-me. É ritual: todas as manhãs, para aquele lugar, meu olhar sempre mira; é capturado naturalmente.

Mas o que explicaria a existência desse pequeno jardim em lugar pouco provável? Vivendo numa cidade onde é mais comum encontrarmos amontoados de lixo nos canteiros e calçadas, por que naquele lugar o colorido florístico predomina?

Faz pouco, a danada da curiosidade foi saciada. Num desses dias banais, depois de caminhada junto à minha filha, avistei um

homem agachado, à margem do verde canteiro. Ele trabalhava, removia as ervas parasitas e preparava os pequenos palmos de solo. De pronto, decidi me aproximar, cumprimentá-lo e começar o "interrogatório".

Ele muito simpaticamente me atendeu. Conversamos por uns vinte minutos e tudo me explicou. O senhor, que a partir de agora chamarei de jardineiro fiel, também morava ao lado e, cansado de encarar o canteiro como depósito de lixo, há mais ou menos 15 anos, resolveu fazer o diferente. Sozinho, muda por muda, ele preenche, não só de plantas, mas de afetividade, aquele retilíneo espaço entre pistas.

O jardineiro fiel nunca buscou qualquer programa de adoção promovido pela prefeitura. Não recebe nada em troca, ao contrário, faz uso de recursos próprios e tempo para continuar a missão. Há quem esporadicamente ajude, contudo há os que o atrapalhem.

Certa vez, ao tentar expandir o trecho verde, o bom jardineiro foi advertido por outra moradora das intermediações. Ela o dissera que as plantas impediam a vista entre as calçadas. A senhora, talvez, imaginou as plantas como esconderijo de malfeitores. Diferente de mim e

do jardineiro fiel, ela percebeu o jardim como uma ameaça. Na cidade, nem as árvores e flores são unanimidade.

Mas o leitor pode se contrapor: essa ação não muda a vida de ninguém, e a cidade tem problemas muito mais graves. Sim, concordo que as cidades acumulam sérios entraves. Nesse sentido, não é o cultivo do jardim o mais importante. O que aflora é um ideal, um comportamento baseado no cuidado.

Seguramente, as cidades necessitam de mais pessoas com o espírito do jardineiro fiel. O cultivador de beleza dá a todos os cidadãos e à municipalidade um bom exemplo de educação patrimonial e afeição aos espaços públicos. Ele não cultiva somente flores, mas também ideais.

Ônibus nosso de cada dia

O transporte coletivo faz parte de nossas vidas e, para nossa cidade, o ônibus é o modal-rei; não que seja o melhor ou o único, mas é o predominante, o de maior capilaridade. Isso vale para o contexto urbano, metropolitano e, principalmente, regional.

Enquanto usuário, posso me orgulhar de certa experiência. Quando universitário, fiz muito uso da saudosa linha Av. Paranjana (041 e 042), responsável por cruzar vários bairros e me conduzir até o Campus do Itaperi da Universidade Estadual do Ceará. Em outra fase, utilizei, também, para fins de estudo, o ainda ativo Campus do Pici-Unifor (075). Ainda hoje, mantenho-me um usuário do sistema, desta

vez, valendo-me de maior diversidade de linhas e itinerários.

Possuo automóvel, mas nunca gostei de conduzir. No trânsito, tudo é muito tenso e, a cada momento, há sempre algo a se preocupar, inclusive no momento de estacionar. Em complementação, por ideais que acredito serem corretos, a massificação da utilização do transporte coletivo, inclusive pelas teorias urbanísticas, traz muitos benefícios a todos: menos poluição, menos barulho, menos acidentes no trânsito, mais fluidez. As vantagens listadas são inúmeras! Quando visito outra cidade com sistema de transporte coletivo mais integrado e variado, mesmo que lotado, a sensação de deslocamento acessível e fácil nos obriga a pensar o quanto temos de avançar.

Os dados apresentados pelos noticiários locais evidenciam a diminuição gradativa no número de usuários do sistema de ônibus em Fortaleza. Mais e mais trabalhadores, a fim de economizar, passam a utilizar a bicicleta ou mesmo a caminhada como meios de transporte. As altas taxas de desemprego, certamente, influenciam essa diminuição. Diante desse quadro, os responsáveis pelas empresas de

transporte afirmam que a frota é suficiente para a demanda. No entanto, as reclamações, em relação aos atrasos e à superlotação nos coletivos, persistem.

Ao acompanhar o sufoco nos terminais urbanos ou dentro dos coletivos, é difícil romantizar o uso cotidiano dos "busões". Agora, com a pandemia, as dificuldades foram escancaradas e outras surgiram. Da forma como está, nas linhas mais utilizadas pelos trabalhadores nos horários do fluxo casa-trabalho-casa, é simplesmente impossível manter qualquer distanciamento social seguro.

Em pesquisa realizada pela Fiocruz, em Recife, os terminais de transporte são os lugares com maior risco de contaminação, com mais de 48,7% das amostras positivas. Por isso, os sanitaristas defendem a distribuição de máscaras de excelente qualidade aos usuários do sistema. Parece-me uma medida sensata e de custo acessível à municipalidade. Por que não tentar?

No nosso caso, seria leviano afirmar que durante estes anos nada mudou. Em Fortaleza, avanços são verificados: a criação dos terminais na década de 1990; o uso dos

bilhetes eletrônicos e a integração temporal na década de 2010; o aumento do número de veículos climatizados e com plataformas para cadeirantes; e a criação de corredores e faixas exclusivas. São importantes e históricas alterações.

Sucede que isso, ainda, não foi o suficiente para suplantar os estigmas referentes a esse modal. Certa vez, ao descer do ônibus, próximo ao trabalho, um aluno, que estava no mesmo coletivo, olhou-me e, com expressão de grande admiração, disse-me: "professor, o senhor usa ônibus? Pensava que todos eram ricos e tinham carro".Veja, caro leitor (a), na sociedade urbana brasileira, este é o imaginário que reina, ônibus é coisa de pobre.

O progresso, os burros e as câmeras de vigilância

Em 15 de março de 1877, Machado de Assis publicou mais uma excelente crônica nos diários do Rio de Janeiro. Naquele dia, os fluminenses leram a percepção de Machado sobre a modernização da cidade carioca. A crônica foi intitulada *Progresso* e transmitiu o olhar do cronista acerca da transformação da cidade em face à instalação dos bondes em Santa Teresa.

O grande escritor brasileiro, astuto e irônico, relatava o espírito predominante à época, sobremaneira, o sonho de um mundo transformado pelas técnicas e pela ciência, menos animal e mais mecânico. Sobre a imparável locomotiva do progresso, Machado previa: "...a queda lenta do burro, expedido de

toda parte pelo vapor, como o vapor o há de ser pelo balão, e o balão pela eletricidade, a eletricidade por uma força nova...".

No entanto, nem sempre o vento das mudanças e as novidades técnicas foram bem aceitas. Opiniões contrárias erguiam-se frente às "maravilhas" da modernidade, entendendo-as como ameaça aos costumes dominantes. Lembre-se mesmo de Machado, cuja ironia deu voz aos burros em outra crônica a interpretar, genialmente, os efeitos do novo que se instituía. Sem a tarefa anterior, como disse o burro da direita, enfim, os equinos inferiores teriam "a liberdade de apodrecer".

Em outro contexto, o geógrafo sino-americano Yi-Fu Tuan, no texto belíssimo *A cidade: sua distância da natureza*, conduz-nos à Birmingham, na Inglaterra, e à Colônia, na atual Alemanha. No século XIX, momento da difusão da iluminação a gás, os moradores da cidade inglesa receavam que a iluminação artificial, durante a noite, aumentasse os índices de criminalidade. Imagine só!? Exatamente o contrário do que pensamos hoje!

Por outros motivos, narra o geógrafo, os moradores de Colônia também se mostravam

descontentes com o progresso trazido pela iluminação. A imprensa veemente defendia a escuridão noturna, posto sem ela, tanto o alcoolismo como toda a sorte de depravações seriam incentivadas. Não deixa de ser curiosa a relação determinista entre a escuridão e as condutas morais, mas sem nenhum argumento científico a justificar tal correlação.

Entre o entusiasmo e os temores, bem como sem a mesma arte dos autores citados, tenho pensado sobre a difusão do uso de câmeras filmadoras e suas "unânimes" vantagens. Hoje, elas representam parte do progresso e da tecnologia nas nossas cidades. Esses olhos eletrônicos estão em todos os cantos a nos espiar; nas calçadas, no alto dos postes e até nas nossas próprias casas. Nós mesmos, além dos olhos biológicos, carregamos um eletrônico. Acoplados aos telefones portáteis, tornamo-nos quase ciborgues, capazes de registrar, definitivamente, o que nos vier à cabeça, seja engraçado, trágico, curioso.

Os entusiastas das câmeras vão, de pronto, lembrar do valor próprio na prevenção aos atos violentos e no controle do patrimônio. Dirão que sem esses aparelhos, a polícia

jamais solucionaria crimes, desvendaria furtos e assassinatos. Os mais partidários se apoiarão em alguns índices e dirão que graças aos olhos virtuais diminuiu-se a criminalidade aqui e alhures. Podem até dizer: "*quem não tem nada a esconder, nada tem a temer*".

Por sua vez, os temerosos vão relembrar trechos do livro de Michel Foucault, *Vigiar e Punir*, ou mesmo, da ficção distópica *1984*, de George Orwell. Os contrários mencionam que os softwares de reconhecimento facial, já bastante difundidos em certos ambientes fechados, se utilizados nas cidades e por governos ditatoriais, podem significar modelos de controle, vigilância e perseguição das liberdades individuais. As boas intenções em buscar meios para dar maior segurança aos citadinos podem transgredir o direito à privacidade ou ao anonimato.

Em relação às câmeras, não se percebem debates públicos, exceto quando fato esdrúxulo vem a público. Lembro, em 2018, quando guardas de um município no Paraná se utilizaram do sistema de câmeras para visualizar mulheres caminhando de biquíni na praia. Ou seja, o mau uso desses equipamentos e a captação de

imagens sem o consentimento dos registrados criam situações embaraçosas e criminosas.

Os bondes e a iluminação artificial, quando surgiram, trouxeram inquietações à sociedade de seu tempo. As décadas passaram, as transformações foram amplamente assimiladas e ninguém deseja a volta dos pobres burros puxando bondes na cidade. As câmeras são um dos desafios da atualidade, a era das exposições. Em relação a esse debate, diferente de Machado, não gostaria de dar voz aos burros, mas a todo e qualquer cidadão/cidadã. Diga lá! O que vocês acham do uso das câmeras pela cidade? Mas olhe para cima ou para o lado, talvez você esteja sendo filmado.

Entregadores, precariado urbano e seus clientes

Ao passo que é cada vez mais popular a utilização de plataformas digitais para aquisição de bens e serviços, simultaneamente se faz necessário um conjunto de pernas e braços responsáveis pela efetivação das entregas.

À primeira vista, isso pode representar um encontro conveniente: de um lado, empresas do setor das tecnologias da informação (característica do mundo globalizado) e, do outro, um exército local de trabalhadores urbanos em busca de ocupação remunerada. No meio disso, eu, você e todos os usuários e consumidores cadastrados nesses aplicativos.

Diferente do imaginado a priori, a profissão de entregador/a de aplicativo não é uma grande oportunidade, pelo contrário, para milhões de jovens, ela tem se constituído como única opção de acesso ao combalido mercado de trabalho.

Aqui, poderia conduzir o argumento e explicar o porquê desse grupo de trabalhadores ser, na atualidade, denominado de "precariado". Para tanto, falaria das intermináveis jornadas de trabalho, às quais estão submetidos, dos perigos que enfrentam no trânsito, dos valores irrisórios que recebem por entrega, dos roubos de veículos usados nessa atividade e da ausência de cobertura de assistência social e previdenciária. Desta vez, não vai ser esse o caminho da prosa.

Além de tudo isso (venhamos e convenhamos), a definição de precarização das relações de trabalho avoluma-se as situações em que os clientes humilham esses trabalhadores urbanos. Os numerosos vídeos gravados e noticiados evidenciam clientes raivosos e impacientes, capazes de deferir palavras ofensivas em virtude, tão simplesmente, de alguns minutos de atraso. Em alguns casos, as palavras

preconceituosas se baseiam na discriminação do fenótipo, na cor da pele, ou na suposta condição de superioridade social.

Em uma dada ocasião, estava na portaria do prédio e observava o ir e vir dos entregadores. Um deles estava há vários minutos esperando que o cliente descesse e recebesse uma pizza. Diante da demora fora do comum e com o pagamento já antecipado, o trabalhador deixou a pizza na portaria (o que comumente é feito) e seguiu em direção à sua enésima entrega. Minutos depois, desce o cliente, verifica que o entregador partiu e, diante da pizza fria, ferozmente despejou grosserias. Por fim, anunciou a vingança: "*vou escrever poucas e boas na avaliação do serviço, tomara que nunca mais entregue por aqui... Serviço de preguiçoso! Era custo esperar!*".

A meu ver, esse comportamento é tão arcaico como é a sociedade brasileira. No "frigir dos ovos", ações dessa natureza são herdeiras do sistema casa grande-senzala, do Senhor e dos seus servos. São da série: quem você pensa que é? Ou, você sabe com quem está falando?

Temos muito o que aprender. Consideramo-nos modernos por utilizarmos aparelhos conectados e, eletronicamente, escolhermos e recebermos os produtos movendo apenas um dedo sobre a tela. Porém, temos esquecido a essência de ser urbano. Para quem não sabe, a urbanidade é uma característica daqueles a dispor de boas maneiras, civilidade e respeito para com os outros cidadãos. Todavia, no caso do trato com os trabalhadores das entregas, não é o que vem sendo praticado.

Murais e painéis urbanos: expressões artísticas por todos os cantos

Soube que Tim Burton, cineasta mundialmente conhecido, produziu um painel exclusivo para transformar uma das faces de um edifício na cidade de São Paulo. O mural, idealizado pelo diretor americano, foi pintado por Luna Buschinelli. A artista transformou uma fachada cinza e monótona em um gigante e simpático robô. Uma maravilha! Arte gratuita e disponível para elogiar e criticar.

Há quem goste, há quem não; porém duvido que se possa ficar inerte frente a um painel belíssimo do artista brasileiro Eduardo Kobra. O homem é, como dizem popularmente, "um

fera". Possui as expressões artísticas internacionalmente conhecidas e reverenciadas em cidades cosmopolitas, como Nova Iorque e Amsterdã.

Quem vai à zona portuária do Rio de Janeiro pode admirar a arte de Kobra. As faces multicoloridas, pintadas pelo artista, fazem o espectador pensar no Brasil por outro prisma e lembram o multiculturalismo nacional sem hierarquias, sem preconceitos.

O grafite, antes estereotipado como manifestação marginal periférica, é, na minha forma de compreender, um poderoso instrumento de democratização da arte na cidade. É uma lástima quando são mal compreendidos e, em vez de preservados, são apagados, como feito em 2017, pelo prefeito João Dória, em São Paulo, no que ficou conhecido como a "maré cinza".

Em Fortaleza, as experiências do Festival Concreto são patrimônio para nossa capital. Desde 2013, inúmeras intervenções urbanas foram oferecidas ao público. Algumas obras ainda estão por aí, outras, infelizmente, o ritmo da cidade as efemeriza. Cabe, então, a estruturação de política pública com objetivo de transformar a cidade, e digo todos os bairros, em uma enorme galeria de arte. Isso é algo a ser mais incentivado.

E quem pensa que a arte é coisa para especialistas ou para uma determinada classe social está redondamente enganado. A arte urbana não é só embelezamento (mas também é, e muito!). A arte denuncia, a arte informa, a arte suaviza a dureza da vida.

Quero elogiar a iniciativa da Escola Estadual Adauto Bezerra, localizada no bairro de Fátima, em Fortaleza! Os estudantes, em vários painéis, exprimiram arte nos muros que rodeiam a escola. Inspirados em vivências, ofereceram quadros cotidianos e complexos aos transeuntes e motoristas.

Vamos pintar a cidade! Se não é possível derrubar todos os muros (que são horríveis), melhor transformar em telas, sem censuras! Como o que é bom se imita, esse poderia ser um movimento disseminado em todas as escolas. Quem sabe quantos "Kobras" surgirão? A urbanidade agradece!

Territórios de sangue, segregações residenciais e simbólicas

Era noite e a área permanecia com pouca iluminação, a explicação estava nas escassas luzes fracas e amareladas dos raros postes. Na rua, predominava a terra batida, os quatro ou cinco paralelepípedos vistos lembravam uma pavimentação decrépita. Exatamente na esquina, longe da calçada – até porque ela não existia – o sangue se espalhava em forma de poça. O jovem corpo masculino jazia à vista dos olhares de homens, mulheres e muitas crianças. Logo, os refletores e os faróis das viaturas ampliaram temporariamente a iluminação local. Os repórteres chegaram e as crianças, ao redor

do corpo já coberto, pulavam e acenavam para as câmeras.

Essa descrição não foi retirada de livro policial, nem tampouco de filme ou série televisiva, pelo contrário, corresponde a fatos e reportados, quase diariamente, pela mídia local através dos muitos programas policiais nas grades dos canais de televisão.

Em razão da repetição dos acontecimentos violentos contra a vida (assassinatos, latrocínios e chacinas) e da maneira como eles são exibidos pela mídia e interpretados pelos telespectadores, a imagem de bairros e comunidades urbanas sedimenta-se como paisagens do medo e territórios de sangue.

Há mais ou menos um ano, neste Diário, publicou-se a reportagem *Geografia do crime: áreas de Fortaleza com piores IDHs concentram maior número de homicídios em 2020*. O texto acertadamente fez importante correlação entre as condições socioeconômicas dos bairros e o número de homicídios. Dessa forma, elevou-se o debate ao propor aos leitores uma explicação menos preconceituosa e mais complexa em relação aos inúmeros aspectos

que podem amparar uma discussão ajuizada sobre a questão da violência na cidade.

As populações que vivem em bairros como: Canindezinho, Parque Presidente Vargas, Planalto Ayrton Sena, Conjunto Palmeiras, Jangurussu e Genibaú, por exemplo, além de terem problemas sociais e econômicos, são estigmatizadas por viverem em "território ensanguentado". Este e demais estereótipos urbanos - o bairro violento – impregnam-se nos seus moradores, promovendo uma segregação residencial simbólica.

Quando, repetidamente, as paisagens urbanas dessas áreas são exibidas aos telespectadores com foco nos corpos e no sangue, desloca-se o debate social, que é pertinente.

Olhamos para a existência de um cadáver, esquecemos de analisar e de falar sobre as inúmeras ausências de infraestrutura e oportunidades refletidas naquelas mesmas paisagens. Não falamos da ausência da creche, da calçada, do saneamento e do emprego. Não falamos o porquê de crianças não estarem aflitas perto de corpos sem vida.

As imagens e os roteiros das reportagens não detalham as histórias de vida de milhares de trabalhadores e trabalhadoras que ali residem. Outras cores da paisagem, que não sejam o vermelho do sangue, ficam à margem das lentes. Como bem lembrou meu amigo e geógrafo Tiago Cavalcante, o colorido desses lugares na cidade é pintado pelas bibliotecas comunitárias, pelos saraus, pelos *slams*, pelo grafite, entre tantas expressões artísticas.

Reitero nada ter contra os profissionais de televisão envolvidos nas coberturas policiais. Também não julgo os espectadores que absorvem e reproduzem os estereótipos. Os assassinatos acontecem, não há como esconder. A localização onde ocorrem não é aleatória, existem explicações socioespaciais e policiais. Porém, já passou da hora de expor esses bairros e os seus habitantes de forma mais complexa, sensível, equilibrada e respeitosa.

Calçadas em Fortaleza: obstáculos à caminhabilidade e à acessibilidade

Das funções da calçada, lembramos, carinhosamente, lembramo-nos do costume de reunir parentes e vizinhos para uma trivial conversa, uma boa fofoca e até um cafezinho. Nesse caso, a calçada serve como uma extensão da moradia, um espaço de transição entre a vida privada e a coletividade; entre a casa e a rua, como diria o antropólogo Roberto DaMatta.

Essas práticas são desenvolvidas em muitos bairros populares da cidade de Fortaleza. Tais usos, para uns, representam resquícios de uma

sociedade provinciana, fechada às suas raízes interioranas; já outros, os consideram como resistência popular à modernização, como alternativa para construção de uma cidade menos violenta e mais solidária.

Além dessa primeira forma de apropriação, atualmente, a noção de cidade confortável, amigável e convidativa ao pedestre, exige, entre outras funções, formas e características relativas às calçadas. É por isso que o Código da Cidade de Fortaleza, Lei complementar 0270, de 02 de agosto de 2019, dedica um capítulo inteiro a elas.

A legislação municipal aponta os responsáveis pelos imóveis como também responsáveis por construir ou reconstruir as próprias calçadas "de modo a garantir a acessibilidade". À municipalidade, cabe agir quando houver empreitada que leve à alteração do nível das vias, com isso, a adequação das calçadas vem a reboque.

Os parâmetros construtivos são, igualmente, detalhados. Nenhuma calçada deve ter faixa livre menor que 1 metro e 50 centímetros de largura, não são aceitos declives maiores que 3% (três por cento) e, em hipótese alguma, as

calçadas podem ser substituídas ou obstruídas por degraus, rampas, trilhos, postes, paredes e diferenças de nível.

Saindo do mundo dos códigos e das leis, a realidade na capital é bem diferente das regulamentações urbanísticas. Com raras exceções, nossas calçadas são terríveis, verdadeiras pistas de obstáculos, repletas de armadilhas para o caminhante.

E esse problema está disseminado por toda a cidade, não sendo só característica dos bairros menos dotados por infraestrutura. Por estes dias, circulei por duas zonas reconhecidas como "nobres" em Fortaleza. Tentei caminhar pelas calçadas, passei por clínicas, residenciais, lojas e tudo mais. O que presenciei foi uma lista de irregularidades e nada de acessibilidade.

Dada a experiência pessoal, fiquei a imaginar como um cadeirante ou um deficiente visual faria seu percurso, tendo que superar buracos (crateras), rampas abissais e desníveis de mais de 50 centímetros. Quando o lixo não estava entre um portão e a rua, comerciantes utilizavam o espaço público para expor suas mercadorias, ou, também, faziam, desse local, um estacionamento para automóveis. Em outras palavras, procurar

acessibilidade nas calçadas da cidade é missão (quase) impossível.

A cidade tem tantos problemas que as calçadas parecem ser o menor deles. Interpretação completamente equivocada, penso eu. Calçadas apropriadas e conservadas significam um convite ao usufruto dos espaços públicos e um compromisso coletivo de melhorarmos a cidade.

Os critérios expostos, no Código da Cidade, são claros, inclusive, aqueles a tratar da fiscalização, das autuações e do prazo dado à adequação, conforme indica a lei. Contudo, para que não se alegue mil e uma justificativas, sugiro campanha capitaneada pela municipalidade com dois momentos: 1. Educação patrimonial com foco nas calçadas e na necessidade de mantê-las em estado próprio; 2. Fiscalização, esclarecimento técnico e autuação.

Sem querer ser pretensioso, sugiro até nome para a campanha: *Fortaleza das boas calçadas!* Como diz o bordão do comediante: "*vai que cola!*"

O estranho caso da cidade feita de açúcar

No século XIX, o conhecido Karl Marx e seu amigo Friedrich Engels escreveram a frase lapidar: "tudo o que é sólido e estável se esfuma". À ocasião, o economista e o parceiro dele referiam-se à realidade em constante transformação conduzida pela batuta da revolução burguesa. Nestes últimos dias de chuva em Fortaleza, lembrei-me da referida frase, mas sem qualquer vínculo filosófico, muito mais pela força simbólica e por um certo bom humor contido na citação monumental.

A nossa cidade, enquanto se banha de chuva, desmancha-se. Tudo o que funciona sob a luz do sol se esfuma ao cair das gotas

d'água. Dizendo de outra forma, como Fortaleza demonstra-se despreparada para a tão esperada estação chuvosa abundante.

Ainda nesse contexto, busquei inspiração num grande mestre da literatura. Voltei a consultar as páginas do memorável livro As Cidades Invisíveis, do gênio Ítalo Calvino. Fiquei a pensar como Marco Polo, ao passar por Fortaleza, num desses dias de eventos chuvosos extremos, descreveria a cidade de Iracema para o imperador Kublai Khan.

Talvez Polo, com toda a sua acuidade e imaginação, denominaria a cidade litorânea de urbe feita de açúcar. Isso mesmo! Como os conterrâneos dizem por aqui: "tem medo de chuva? Por um acaso é feito de açúcar?" No fim das contas, acho que os fortalezenses de hoje, apesar da histórica e mitológica vaia ao sol, rezam três ou mais Ave Marias quando a chuva começa a tocar telhados.

Será que sofremos de uma amnésia coletiva e, anualmente, deixamos no lixo das lembranças tudo o que transcorre na cidade durante uma pluviosidade de dezenas de milímetros? Estou começando a acreditar nessa hipótese.

Se vasculharem as notícias nos periódicos, lá estarão descritas situações deveras semelhantes, que ocorrem ano após ano; talvez nem mudem os títulos das matérias, tamanha a semelhança dos fatos. Os semáforos param, e os cruzamentos viram terra de ninguém. As ruas, sem a devida drenagem, ganham forma de piscina ou lago; os carros param, quebram e boiam. E os buracos? Aparecem por mágica e crescem tão rápido como a inflação do Brasil.

As árvores mais velhas e não podadas tombam e interrompem os fluxos, sejam dos veículos, sejam da rede elétrica. Até o sinal de internet para de funcionar. A conclusão é óbvia: nossas redes, diferente de alguns relógios, não são à prova d'água.

Os motoristas despreparados não reduzem a velocidade, não acendem os faróis e tampouco evitam acidentes. Alguns, pessimamente educados, jogam-se sobre as poças e banham os pedestres espremidos nas calçadas inundadas.

A cidade impermeabilizada sufocou sua drenagem natural; os canais e os bueiros não funcionam, pois os "cidadãos" os encheram de lixo. E a sujeira, como um felino doméstico,

sempre volta para o dono, desta vez, conduzida pelos rios temporários.

Nos prédios, a manutenção capenga traz a fatura. São elevadores quebrados, infiltrações nas janelas e tetos desabados. As garagens alagadas nos fazem refletir se os engenheiros e os proprietários, antes de construir, pensaram no futuro chuvoso. Ficam apenas os prejuízos.

E os mais pobres, os mais vulneráveis habitantes das conhecidas áreas de risco? Lembre-se de tudo o que disse até agora e multiplique por mil. Com isso, estimamos, com alta taxa de erro, o índice de sofrimento das famílias que habitam em barracos à margem dos córregos e rios.

Oh, Fortaleza! Porta Atlântica do Semiárido nordestino, não se esqueça das aulas de geografia. A chuva tarda, mas um dia vem. Torço para que a próxima visita de Marco Polo se dê em outubro, mês do pleito eleitoral, e não tenhamos tantos problemas a mostrar.

Centro e eixos comerciais em declínio?

As atividades comerciais e de serviços são a cara da cidade. Não há cidade, por mais simples e pequena, que não ofereça aos seus habitantes um conjunto de estabelecimentos terciários. Os comerciantes e os prestadores de serviços são importantes agentes produtores do espaço urbano. Para alcançar seus interesses econômicos, eles são corresponsáveis pela organização de zonas estratégicas na cidade, tanto em formato de centro como de eixo.

Acontece que, no presente, as tradicionais áreas de densidade comercial passam por redefinições e até mesmo declínio. Razões diversas são listadas. Primeiro, a criação de centros comerciais fechados (shoppings) em zonas de expansão da cidade ou da metrópole gera novas centralidades

concorrentes, comumente segmentadas e orientadas a atender estratos sociais médios. Segundo, e mais recente, os padrões de consumo derivados da digitalização das operações popularizaram o chamado e-commerce. Nesse último caso, as lojas físicas perdem espaços para os centros logísticos de distribuição e para as plataformas digitais.

Além das duas mudanças mencionadas, a instabilidade econômica do Brasil e os impactos relativos às medidas de isolamento durante a pandemia de Covid-19, explicam, em parte, o declínio da função comercial em áreas anteriormente competitivas.

Na nossa cidade, pelo menos em áreas que costumo frequentar, três exemplos são destacáveis: o Centro tradicional, a Avenida Monsenhor Tabosa e a Avenida Bezerra de Menezes.

O centro é uma joia da metrópole, um patrimônio; a atividade terciária lá reunida continua muito importante para a economia da cidade. Seria equívoco mencionar que ele perdeu a condição de centralidade. Todavia, tomemos como amostra algumas ruas (Major Facundo, Guilherme Rocha, Liberato Barroso...) e veremos indicadores de que as coisas não vão tão bem. Muitas são as lojas fechadas, imóveis há

quase um ano dispostos à locação. Além disso, os imóveis estão sendo transformados em estacionamentos, convenhamos que essa ação não é um dos usos mais convenientes para uma área especial e dinâmica como o centro.

Os outros dois casos, Avenida Monsenhor Tabosa e Avenida Bezerra de Menezes, são eixos comerciais históricos e com características distintas, porém com situações igualmente complexas.

Quem conheceu a Avenida Monsenhor Tabosa no auge, dificilmente a reconhece atualmente. Na avenida que já foi ponto turístico e espaço de compra de vestuário, moda praia e calçadista, hoje, só se vê um grande mural, no qual as expressões vende-se ou aluga-se são repetidas. As exceções são as lojas ainda abertas. Das razões anteriormente listadas, acrescenta-se, para entender o que aconteceu, a concorrência com o comércio de rua nas proximidades da Catedral Metropolitana.

O último caso, o da Bezerra de Menezes, é de fato tão preocupante quanto o anterior. Desde 2012, a avenida se transformou num corredor de circulação rápida de ônibus. De lá para cá, as reestruturações na forma de acesso às lojas, sobremaneira, a ausência de estacionamentos para automóveis é considerada uma das principais

causas do declínio comercial da avenida. Penso que esse fato seja explicativo, porém acredito que há outros a considerar, como a criação de novas dinâmicas comerciais no bairro Presidente Kennedy, em Fortaleza, e o fortalecimento de zonas comerciais no município de Caucaia, com quem a avenida sempre teve forte integração e poder atrativo.

E o que fazer? Para uns pode-se dizer que esse ciclo de apogeu e declínio faz parte das relações capitalistas de modernização e concorrência. Assim, a responsabilidade é dos empreendedores em reinventar seus negócios e as localizações. Numa perspectiva diferente, destaca-se o papel da municipalidade, visto ser capaz de gerar políticas de incentivo fiscal, a fim de induzir a renovação da função terciária dessas áreas, outrora muito relevantes.

Não se pode esquecer de que a função comercial e, ainda, o uso misto dos espaços urbanos (comercial e residencial) são preconizados como essencial para a qualidade de vida nos diferentes bairros da cidade. Isso implica mais facilidade de acesso aos bens, mais pessoas nas ruas e menos necessidade de deslocamentos. Ou seja, o declínio dessas áreas comerciais, literalmente, não é um bom negócio para Fortaleza.

As escolas são prioridades, estúpido!

Pesquisas confirmaram o que muitos já desconfiavam. O período pandêmico foi desastroso para a educação brasileira. Na semana passada, os dados do último Censo Escolar e das avaliações com alunos do ensino médio demonstraram que esses apresentaram severas deficiências em matemática e língua portuguesa, arcabouço constituído geralmente nas últimas séries do ensino fundamental.

O quadro educacional ainda é mais complexo se considerarmos que há, conforme a instituição de Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), em 2019, aproximadamente, 11 milhões de brasileiros analfabetos e outros 60 milhões analfabetos funcionais. Para piorar a expectativa de futuro, estima-se que 11

milhões de jovens entre 15 e 29 nem estudam e nem trabalham.

Deparamo-nos com um grave problema nacional e acentuado pelo impacto da Covid-19. A situação tende a piorar caso não sejam implementadas políticas públicas incisivas, cuidadosamente planejadas e com a articulação entre União, Estados e Municípios. Nesse sentido, não vejo outra saída a não ser transformar a escola em prioridade nacional.

Tomemos como exemplo as escolas públicas, maioria nos bairros populares de nossas cidades, pequenas, médias ou grandes. Tais instituições escolares deveriam representar o espaço mais importante dessas comunidades urbanas (e rurais, também!), pois como defende o sociólogo Ruben Kaztman, a escola é uma das mais estratégicas estruturas de oportunidades que uma sociedade pode oferecer aos vulneráveis. Segundo ele, há um efeito recíproco entre as condições educacionais de uma área urbana e sua composição social e econômica. Para melhor dizer, o acesso a escolas melhores qualifica positivamente o tecido social urbano.

Na verdade, o fortalecimento das ações educacionais passa pela organização de uma

comunidade escolar, o que vai além do envolvimento dos professores, gestores e alunos. É na conjunção entre escola e comunidade que se encontra a potência para transformação da vida nas periferias urbanas, especialmente, onde predominam as famílias chefiadas por analfabetos e subempregados.

Ensino integral, recursos tecnológicos, recursos financeiros, professores bem formados e bem pagos são condições e medidas urgentes. Contudo, é preciso ir mais adiante. A escola não funciona sozinha, ela não é uma tenda dos milagres, por isso, é prudente estar integrada aos outros serviços indispensáveis. O espaço escolar é uma espécie de ponte socioespacial capaz de aproximar a comunidade às suas outras demandas, por exemplo, de esporte, de saúde coletiva e de cultura.

Apesar de muitas críticas infundadas e até propostas de ensino domiciliar, não vejo outra invenção mais formidável da modernidade do que a escola. Passamos os melhores anos da nossa vida no ambiente escolar. Eles são decisivos na construção das sociabilidades e tolerâncias em sociedade.

Para falar a verdade, defendo que nos próximos planos urbanos ou no planejamento de zonas de expansão das cidades, a escola venha a ser a centralidade social e urbanística dos bairros e das comunidades. A partir dela, tudo se organizaria: espaços públicos, centros culturais e esportivos.

No Brasil, tudo está muito difícil, mas continuo fielmente acreditando que a escola é o lugar, por excelência, da utopia, de aprender a aprender. Sem sombra de dúvida, é a partir dela que serão construídas novas cidades, novas cidadanias e um novo país. Essa é minha utopia socioespacial.

Cidades reféns dos automóveis

Ao longo de dezenas de anos, talvez não haja outra invenção que mais modificou as cidades que o automóvel. Em virtude dele, as cidades se expandiram por quilômetros, urbanizaram espaços rurais, produzindo novos lugares de moradia. Ainda por causa dele, as ruas foram alargadas e ganharam regras de trânsito. Até a planta arquitetônica das casas mudou, incluindo a garagem como item indispensável.

O automóvel virou paixão. Tornou-se álibi para competições e símbolo de ostentação. Diga-me o modelo do teu carro que te direis quem és!

Se no começo do século XX o carro era mercadoria para poucos, hoje milhões de suas unidades entopem as avenidas e

estacionamentos. Todavia, por tudo isso, literalmente, pagamos um preço muito elevado.

Antes, quando se falava dos males do automóvel, a lista começava pelos engarrafamentos. Na sequência das alegações, poderíamos lembrar dos acidentes ao volante, atropelamentos e mortes. Não para por aí, pois muito oportunamente também pensaríamos na emissão dos gases poluentes e na contribuição dos veículos à aceleração das mudanças climáticas.

No Brasil do presente, o que tem tirado o sono dos motoristas é a dor no bolso no momento de abastecer suas "carroças a motor". A política de preços da Petrobrás, na qual os valores são ajustados pela paridade com as flutuações do mercado internacional, impacta severamente a maioria dos condutores.

Agora vamos à reflexão. Mesmo com o preço dos combustíveis fósseis cada vez mais alto, por que o automóvel continua como um dos principais meios de locomoção nas cidades? Lógico que não estou nada satisfeito com o preço do litro da gasolina, contudo essa circunstância abre uma janela para discutir uma mudança estruturante.

Em meio a essa problemática, além das propostas de curto prazo para baratear a gasolina ou o diesel, é cabível construir debates

complementares e de longo prazo. Qual seja? A modernização das cidades e o modo de vida urbano têm que privilegiar formas mais racionais de deslocamento de pessoas e de mercadorias.

Há tempos, os ambientalistas e planejadores críticos levantam a bandeira dos transportes públicos. Lamentavelmente, os governantes pouco lhes dão ouvidos.

A era do petróleo barato acabou e as ocorrências inoportunas na geopolítica dos combustíveis são tão certas como o alvorecer. Pelas condições mundiais, as instabilidades econômicas demonstram, por sua vez, a insustentabilidade do uso dos automóveis enquanto protagonistas na mobilidade urbana e metropolitana.

Alguns são otimistas pela crescente popularização dos automóveis elétricos, contudo esquecem dos impactos ambientais causados pelo uso dos minérios (lítio, por exemplo) necessários às baterias. Igualmente, essa utilização mantém a individualização dos transportes, de tal forma que não se diferencia do antecessor à combustão.

Em território brasileiro, o erro se repete pela massificação das motocicletas. Os veículos de duas rodas são mais econômicos e acessíveis,

todavia seus usuários são, proporcionalmente, os mais frágeis no trânsito e representam grande fatia nos percentuais de mortos e seriamente acidentados.

Da mesma forma que fomos catequizados para adorar o automóvel, uma diferente perspectiva cultural pode ser adotada, desta vez, compreendendo a importância em compartilhar e utilizar meios coletivos de transporte, como ônibus elétricos, BRT, VLT e Metrôs.

O caminho é unir quatro princípios: fundos públicos, tecnologias, ecologia e transporte de massas.

O maior equívoco persiste em apontar como saída o transporte motorizado individual. Na escala do intraurbano, é passado o tempo de pensar e de implementar uma política de financiamento dos modais de transporte público, utilizando-se de veículos tecnológicos, integrados, seguros e menos poluentes.

Essas não são metas nada fáceis e, sem um arranjo político, jamais sairão do papel. Se assim for, continuaremos reféns dos automóveis e das cadeias de distribuição de combustíveis.

Adjetivos e expressões, nada simpáticos, para caracterizar Fortaleza do século XXI

Fortaleza coleciona adjetivos e expressões, na maioria simpáticos, capazes de representar faces da cidade. Certamente, os leitores conhecem as expressões "cidade da alegria", "capital alencarina", "cidade do sol", "Fortaleza bela", "cidade turística" *et cetera*. As terminologias ora evidenciam a história da cidade, ora estereótipos positivos relativos à natureza ou à receptividade do seu povo.

Longe de querer ser um estraga-prazeres, é bom complementar a lista de adjetivos, desta vez sobressaindo elementos camuflados pelo

city marketing institucional. Tenho assim três outros complementos para identificar nossa cidade: a "Cidade MacGyver", "Fortaleza Fobópole" e a "Cidade Estilhaçada".

Cidade MacGyver. MacGyver é o nome do personagem principal da série americana *Profissão Perigo*, dos anos 1980. Nos episódios, o agente especial, boa praça, sempre se metia em situações difíceis, mas resolvia os problemas na última hora e com soluções inusitadas. Fortaleza, desde os primórdios, cultiva, em seu modelo de cidade, o improviso que se torna solução. Não é uma cidade sem planejamento, porém acostumada a dar um "jeitinho" e adaptar as soluções técnicas aos interesses políticos de ocasião.

Podemos lembrar das centenas de operações tapa-buracos, paliativas de uma estrutura asfáltica, extraordinariamente, ineficiente.

No processo (ou na sequência dos episódios), os probleminhas tornam-se problemões cada vez mais complicados de se resolver (transporte público, a deposição dos resíduos sólidos, as péssimas calçadas, as favelas...).

Fortaleza Fobópole. A cidade do medo generalizado. Se na primeira metade do século XX, Fortaleza era provinciana e pacata, no século XXI, a sensação de medo é deveras presente no cotidiano e no imaginário dos moradores. De maneira distinta, é verdade! Para os residentes mais abastados e habitantes dos denominados bairros ditos nobres, o temor está na violência patrimonial (roubos, furtos, sequestros).

Já os moradores de bairros mais populares sofrem as agruras das ações instáveis das facções criminosas. Nesses bairros, as mortes são numerosas e banalizadas; ir e vir não são direitos absolutos, tampouco a inviolabilidade do lar. Onde as facções dominam, as mães temem pelo futuro dos seus filhos, imaginando a possibilidade de captação dos jovens pelo mundo do crime.

Cidade Estilhaçada. O estilhaço é um pedaço tosco, produzido a partir de alguma explosão. A metáfora vale para Fortaleza. Ao longo do século XX, a cidade cresceu enormemente, em população e na ocupação horizontal do seu território. Isso aconteceu como uma explosão urbana, fragmentando-a em partes

socialmente descontínuas. As mais pobres, invariavelmente, desconectadas das benesses da riqueza produzida na cidade. Temos restritos setores de prosperidade, qualidade urbanística e de infraestrutura. Em maioria, colecionamos periferias desassistidas das ações públicas e desdenhadas pelas estratégias de mercado.

O mapa social da cidade é um quebra-cabeça com itens mal-encaixados e desiguais.

Lamentavelmente, o improviso urbano, o medo e a desigualdade são características atuais de Fortaleza. Não nos alegra essa constatação, absolutamente. Por isso, é papel dos que a amam e que nela vivem serem mais críticos do que os maiores críticos. De tal modo, não podemos esperar pela criatividade do MacGyver para resolver nossos problemas e nem esperar que os marqueteiros criem outros bons adjetivos para a *Loura desposada do Sol*.

A participação social e a revisão do Plano Diretor de Fortaleza

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 2001, é categórico: o Plano Diretor é instrumento básico para o desenvolvimento e expansão urbana, é parte integrante do planejamento municipal. De forma mais destacável, a elaboração desse dispositivo está alicerçada na participação da população e de segmentos coletivos representantes da diversidade social da cidade.

Evidentemente, esses preceitos legais valem para todas as cidades do território brasileiro, incluindo Fortaleza. Após anos de pandemia e atrasos não explicados, em 2023 iniciou-se o processo de revisão do plano diretor da capital.

Há muito o que se discutir, todavia, neste texto, foco na noção de participação popular e seu impacto na elaboração de tão importante documento urbano.

Sem delongas, anuncio minha tese: mesmo elaborando oficinas de participação, reuniões nos territórios e anotações das demandas das comunidades e dos "cidadãos comuns"; há severas distorções entre o anotado/demandado pela população e o efetivamente aprovado no plenário da Câmara de Vereadores. E quais seriam as razões? Vamos aos argumentos.

O site oficial do Plano Diretor (https://planodiretor.fortaleza.ce.gov.br/) demonstra dois principais momentos políticos de participação direta: 1) Os fóruns para caracterizar a cidade (problemas, potencialidades e conflitos) e 2) A conferência da cidade (discussão e deliberação das propostas). Entre essas etapas, há duas outras de caráter técnico e político: 1) Elaboração de relatório técnico (diagnóstico) e 2) Análise, discussão e aprovação da lei (Câmara de Vereadores).

É exatamente durante esse fluxo que a vontade popular (e por assim dizer os principais problemas a serem resolvidos) vai se diluindo

enquanto conteúdo explicitamente presente na proposta final a ser aprovada pelos legisladores municipais.

Pela experiência acumulada em outros casos, isso se explica por diversas razões: a) dificuldade do saber técnico (da metodologia de participação) em construir procedimentos didáticos-inclusivos no processo de planejamento participativo; b) permanência do persistente "preconceito técnico" ou da "autossuficiência tecnocrática", ou seja, a incapacidade dos técnicos em valorizar as demandas comunitárias e dos demais segmentos populares; c) a força política dos grupos econômicos e associações patronais em fazer valer seus interesses e objetivos na produção do espaço urbano.

Os aspectos enumerados fragilizam o efeito da participação popular e filtram interesses sociais, mas não devem se tornar desmotivadores da efetiva participação. Estrategicamente, é exatamente na última etapa, ou melhor, quando o executivo encaminha o projeto de lei à Câmara de Vereadores que os movimentos sociais (e, inclusive a imprensa) devem estar mais atentos e se manifestarem contra qualquer construção político-econômica capaz de

perpetuar o quadro de injustiça e de desigualdade comuns à paisagem urbana de Fortaleza.

Sem esses cuidados, a participação popular vira peça de ficção.

A cidade é um produto social, construído coletivamente ao longo do tempo. Não faz sentido que os resultados positivos dessa produção sejam captados por poucos, enquanto os ônus sejam socializados. Isso configura um custo social elevadíssimo. Em outras palavras, é escandalosa a produção de zoneamento baseados unicamente no econômico-imobiliário e na desregulação (ou a não regulação) de instrumentos urbanísticos capazes de produzir justiça socioespacial na cidade.

Protagonismo urbano e as ações que fazem a diferença

Nas telenovelas e nos filmes, os protagonistas são componentes corriqueiros nos roteiros e nas tramas. Por eles e elas nos apaixonamos; identificamo-nos e até nos espelhamos. São figuras centrais das histórias e que, geralmente, ao final, encontram respostas para os mais duros dilemas da vida. Na urbanidade real, da mesma forma, há protagonistas, não os atores e as atrizes das telonas, mas agentes sociais, ou melhor, pessoas ou coletivos que partem de princípios e objetivam produzir mudanças na realidade urbana na qual estão envolvidos.

Aqui, abramos um parêntese. O protagonismo não se assemelha ao heroísmo performático, pois se no segundo caso o

indivíduo vira símbolo, representação do que é bom; no primeiro, as causas e as ações são os elementos mais importantes. A essência é: os indivíduos passam, as bandeiras permanecem.

Tenho usado muito teclado de computador para retratar agruras e problemas persistentes em nossas cidades. Infelizmente, ainda há muito a relatar. Por outro lado, não devemos esquecer dos numerosos protagonistas urbanos espalhados pelos quadrantes da cidade, apoiados por suas justas e diferentes causas, trabalham para suplantar problemas sociais característicos das cidades brasileiras.

No Conjunto Palmeiras, na periferia sul da cidade, bairro a registrar um dos mais baixos índices de desenvolvimento humano, anos se passam, e o Banco Palmas permanece símbolo e modelo do ativismo social cujas ações apontam para mudanças sociais e se fundamentam na economia circular, na solidariedade e nos dispositivos comunitários, a fim de superar as desigualdades socioeconômicas conhecidas por todos.

No Grande Bom Jardim, uma das áreas mais populosas e carentes de Fortaleza, a Rede de Desenvolvimento Sustentável do Grande

Bom Jardim (DLIS) representa um conjunto de protagonistas, haja vista reunir outros tantos coletivos e associações. Muitos já são os feitos dessa comunidade (leia a coluna *O planejamento popular e a construção de uma cidade melhor*), sobremaneira, na orquestração de planos e metas para o desenvolvimento urbano comunitário.

A Rede DLIS manifesta uma outra grande potência, pois é capaz de associar-se às instituições científicas e promover pesquisas simultaneamente a intervenções sociais. Para quem não acompanhou, este Diário produziu matéria sobre a organização de cozinhas comunitárias e a produção de mapeamento das condições relativas à insegurança alimentar no bairro.

No Grande Mucuripe, próximo às áreas mais badaladas do mercado imobiliário, é árdua a luta daqueles intencionados em valorizar a memória e o patrimônio (material e imaterial) das comunidades. É destacada a importância da gente simples, humilde e trabalhadora, que ajuda cotidianamente a construir a cidade.

Ao visibilizar a história dos trabalhadores e trabalhadoras, o lugar de moradia é transformado em território insubstituível e representação latente do protagonismo urbano. Um dos maiores

emblemas é o Velho Farol do Serviluz cuja requalificação é medida almejada e simboliza um marco para alcançar outros objetivos.

Provavelmente, desconheço muitos outros casos de protagonismo urbano. Eles são inspiradores, pois atualizam nossas esperanças e colocam em prática um modelo de cidadania ativa. Tal ativismo reafirma a necessidade de revisarmos o padrão de governança urbana, principalmente, no que concerne à relação sociedade e Estado.

Para concluir, um adendo é necessário. Os protagonistas urbanos não substituem o papel do Estado. Este tem suas obrigações constitucionais e deve aprimorá-las na direção da justiça social e da democracia. É assim que entra o importante papel dos protagonistas urbanos, qual seja: apontar os problemas, indicar as possibilidades, fazer valer o interesse coletivo e cobrar das instituições republicanas ações no sentido de conduzir uma urbanização social e ambientalmente melhor do que constatamos hoje.

A juventude fala sobre a cidade

O que a juventude espera da cidade? Foi com este questionamento que iniciei um debate junto aos meus alunos e minhas alunas do curso de geografia urbana. Moradores da capital e de outras cidades da região metropolitana, esses jovens têm expectativas, desejos e opiniões acerca dos serviços urbanos. Até aqui, há consenso. Porém, nós os escutamos? Paramos, os ouvimos e consideramos as sugestões deles para rearranjar o ineficiente e melhorar o bem avaliado?

Das opiniões expostas, duas palavras-chave repetiram-se consideravelmente: lazer e (in) segurança. E não é por acaso!

Em relação à primeira palavra – o lazer (acompanhado de outras como arte, diversão

e cultura) - a sensação predominante é que são limitadas as possibilidades de diversão para os jovens pobres e "periféricos". Eles enumeram as razões para fundamentarem suas constatações: 1. número reduzido e concentrado de espaços públicos; 2. falta de acessibilidade associada aos itinerários inadequados do transporte público; e 3. os preços elevados dos ingressos para atrações culturais.

Na opinião dos estudantes, em Fortaleza, sobretudo, equipamentos como Centros Urbanos de Cultura, Arte, Ciência e Esporte (CUCA) e as "Areninhas" são considerados iniciativas exitosas. No entanto, os jovens apontam empecilhos consideráveis e, a meu ver, com razão.

No concernente aos CUCAS, constatei avaliações positivas, todavia também muitos desejos frustrados. Segundo tais discentes, isso acontece porque as vagas oferecidas nos quatro em funcionamento - Barra do Ceará, Jangurussu, José Walter, Mondubim e Pici- andam longe de atender à grande demanda. Para os alunos e alunas, outros tantos CUCAS deveriam ser construídos em outras áreas da cidade, isso ajudaria a transpor, por exemplo,

os problemas relacionados à acessibilidade e à superação das demandas não atendidas. Nas palavras de um aluno: "não há polos de lazer e cultura nos cantos periféricos".

No caso das Areninhas, os estudantes entendem que há limitações, afinal os campos de futebol se limitam a uma única atividade esportiva e deixam de contemplar tantos outros interesses juvenis. Em complementação, os alunos se lembram da ausência de manutenção das mais antigas e, por isso, constatam degradação dos equipamentos.

Descrita a primeira, vamos à segunda palavra-chave: segurança. Pelos fatos e notícias, é quase óbvio que ela apareça. Sem a sensação de segurança, há claro prejuízo no direito de ir e vir. Também é por isso que, invariavelmente, a insegurança vem acompanhada de outro vocábulo: medo.

Diferentes universitários emitem a opinião de que o medo os impede de visitar espaços na cidade. Eles não titubeiam e apontam estas necessidades: "*Segurança para transitar livremente, sem preocupação com assaltos ou violência sexual. A gente acaba se restringindo no lazer justamente por essa questão*". Um

outro colega complementou: "*sou periférico, então acredito que isso atinja todo mundo que vive na mesma situação que eu,* [ou seja] *não saber se quando sair vai voltar*".

E se os que moram em Fortaleza reclamam, os outros, habitantes das outras cidades metropolitanas, ainda menos satisfeitos estão. Para eles, as demais cidades, na região metropolitana, permanecem atrasadas no atendimento dos interesses da juventude.

Se à primeira vista, esses parecem ser problemas "democratizados", a repetição do termo periferia e periférico enfatiza que não. Não precisa ser especialista para averiguar a desigualdade socioterritorial de oportunidades para a juventude urbana. E é por essa razão que dotar todos os quadrantes da cidade de opções de lazer/cultura e garantir o sagrado direito de ir e vir, em segurança, são mais que desejos de um punhado de estudantes, são soluções para dezenas de problemas sociais e urbanos.

O uso cotidiano e científico da palavra cidade

Cidade é um vocábulo popular e o uso cotidiano desse termo se dá sem necessidade de maior definição. Não há o que estranhar, pois ele nos ajuda a descrever o dia a dia. Dizemos a todo momento: "moro na cidade", "nossa cidade tem muitos problemas", "a vida nas grandes cidades é um inferno". Mas o que é uma cidade? Talvez possamos contribuir para apontar certas características e curiosidades.

A princípio, arrisco-me a dizer que a palavra cidade nomeia uma aglomeração no território, historicamente, duradoura e heterogênea, a apresentar normas de convivência e funções econômicas, culturais e políticas. A

importância dela para o processo de civilização é extraordinária: a cidade é o lugar da elaboração da escrita, da filosofia, da arte, do direito, da ciência e do mercado.

Na língua portuguesa, a palavra cidade deriva do latim *civitate*, a mesma origem para outras como cidadão ou civilização. Não à toa, na Grécia antiga, cidadão era aquele identificado como integrante da cidade-estado, com direitos e deveres.

Ao inventariar as cidades mesopotâmicas, com seus 5000 anos, os especialistas definiram a dominação política como a primeira função citadina. O modelo da cidade política se replicou por milênios. Os livros de arqueologia nos lembram que, para cada civilização clássica, havia uma grande cidade a representar sua riqueza, poder e esplendor. Sem dúvida, nossa memória alcança Roma e Constantinopla.

A retomada das rotas comerciais e, depois, a revolução da maquinofatura mudaram totalmente o que se entendia por cidade até então. As muralhas não eram mais os limites formais e as paisagens bordadas pelas chaminés industriais indicavam a presença da fábrica no

espaço urbano. De lá para cá, as cidades se espalharam por todos os continentes habitados.

No Brasil atual, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) considera como cidade todas as sedes dos 5.570 municípios. São cidades a pequena Serra da Saudade em Minas Gerais e a enorme São Paulo. A mineira tem pouco mais de 700 habitantes, enquanto a paulista tem milhões. Daí o leitor pode imaginar como é difícil usar o mesmo termo para designar realidades urbanísticas, econômicas e demográficas extremamente díspares.

Na prática, tamanhas diferenças dificultam o estabelecimento de critérios fixos para conceituar a cidade. O que seria mais fidedigno ao real? O critério populacional? A área territorial urbanizada? A taxa de riqueza produzida ou absorvida? Todos são critérios factíveis se utilizados em conjunto.

É fato que essas dificuldades não se restringem ao Brasil. No mundo, para esclarecer o problema, pesquisadores ora utilizam-se de adjetivos, ora criam termos para denominar formas urbanas contemporâneas.

Para a primeira situação, podemos listar: cidade industrial, cidade jardim, cidade portuária, cidade política, cidade pós-moderna, cidade média, cidades globais. As derivações tendem a enfatizar a característica primaz das cidades adjetivadas.

A segunda circunstância é mais desafiadora e cabe contextualização. A partir da segunda metade do século XX, percebeu-se a tendência mundial ao crescimento das cidades a ponto de gerarem grandes e integradas manchas de urbanização. Se as primeiras foram detectadas nos EUA, na Europa e no Japão, hoje são comuns nas Américas, na África e, mais ainda, na China. Para esses casos, criaram-se os termos metrópole, megalópole e metápolis.

No cotidiano, a palavra cidade vai continuar reinando. Ela tem uma história densa. Agora, para os técnicos e cientistas, os desafios só crescem. Em suma, a revolução das redes e o aparecimento da internet das coisas abrem o horizonte para as mudanças, quem sabe, semelhantes às da ficção científica. Ah! Isso é tema para os próximos textos.

Você conhece as leis da sua cidade?

O Estatuto da Cidade deixa claro a relevância do Plano Diretor ao emitir no seu artigo 40 a seguinte definição: "aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana". Sobre isso, a lei federal obriga a revisão periódica do Plano Diretor, pelo menos, a cada 10 anos. Isso se faz imprescindível em meio às mudanças constantes no espaço urbano, sobremaneira, em cidades semelhantes à Fortaleza.

À época de sua sanção, em 2001, o Estatuto foi considerado um marco, à medida que propiciava avanços na direção de cidades menos desiguais. Lamentavelmente, dispositivos importantes para a consolidação desse cenário não foram efetivados em todos os

espaços urbanos. Esses são os casos do IPTU progressivo no tempo, capaz de inibir a especulação imobiliária; das zonas especiais de interesse social, relativas ao direito à habitação de qualidade para as populações em assentamentos precários; e a gestão orçamentária participativa, indutora da democratização das decisões no momento de alocação de recursos públicos.

Numa perspectiva lógica e hierárquica, é a partir da atualização do Plano Diretor que todos os demais instrumentos deveriam ser construídos e/ou atualizados. O Plano Diretor pressupõe uma visão multidimensional do planejamento da cidade, ou seja, permite encará-la em sua totalidade. Assim sendo, a revisão, anterior aos outros instrumentos, garantiria o alinhamento da política urbana e dificultaria conflitos ou vácuos legais.

No caso de Fortaleza, no fim de 2016, finalizaram um plano estratégico, conhecido como Fortaleza 2040, muito divulgado, por sinal. Em agosto de 2017, foi sancionada a nova lei de parcelamento, uso e ocupação do solo e, dois anos depois, foi aprovado o Código da Cidade, anteriormente denominado Código

de Obras e Posturas. Contudo, estranhamente, o Plano Diretor vigente é o de 2009, estando com revisão atrasada.

Em 2019, o processo foi iniciado, contudo foi interrompido, em 2020, em virtude de a situação pandêmica impedir a ampla e eficiente participação popular na revisão, condição também imposta pelo Estatuto das Cidades. Entretanto, a crítica dos movimentos sociais e a ação do Ministério Público foram imperativas para a paralisação dos trabalhos técnicos.

As leis e as normas são temas pouco familiares à massa da população brasileira. Uma pesquisa realizada pelo Senado Federal apontou que apenas 5,3% dos entrevistados tinham conhecimento avançado acerca da Constituição de 1988, o principal regramento do País. De fato, os textos legais são pouco palatáveis, em maior parte, longos, e marcados por expressões técnicas de difícil compreensão popular.

Em termos de cidadania efetiva, esse desconhecimento é condição apreensiva. Essa preocupação é acrescida ao considerar que vivemos num Estado Democrático de Direito (outro termo difícil!) e as ações públicas e privadas são regulamentadas por legislação:

do Código Civil às leis que mudam os nomes das ruas.

Provavelmente, a discussão relativa à legislação urbana municipal continuará alheia à maioria dos fortalezenses. Apesar disso, é deveras estratégico compreender que tanto o Plano Diretor como os demais regramentos urbanos vão além de documentos técnicos. Esses dispositivos afetam simultaneamente os interesses econômicos de grandes grupos empresariais e a vida dos moradores de qualquer bairro popular. Quem terá mais peso nessa balança? Acompanhemos, então, quando retornarem, as discussões. Fica o convite!

Urbicídios, as cidades destruídas por conflitos sociais no mundo

A cidade romana de Pompeia foi destruída por uma forte erupção no primeiro século da nossa era. Já Londres foi transformada em cinzas por um dos grandes incêndios do século XVII. No século passado, mais especificamente durante a segunda guerra, dezenas de cidades europeias foram colocadas abaixo por combates aéreos e terrestres; e as japonesas, Hiroshima e Nagasaki, dizimadas pela bomba atômica. Esses casos ficaram na história, mas, infelizmente, outros atualizam o caos na vida urbana.

A destruição do espaço construído de cidades inteiras, longe de representar um colapso distópico, confirma as encruzilhadas com as quais nos defrontamos no século XXI. Numa era na qual as viagens à estratosfera podem se tornar tão comuns como qualquer atividade turística, somos

levados a contar mais e mais casos de aniquilação da vida [urbana].

As catástrofes e os conflitos armados se espalham por várias cidades e as colocam em processo de destruição. Pessoas e patrimônios arquitetônicos são destroçados, ao passo que se estabelece uma cultura da ruína e dos escombros. Bruscamente, a morte chega a milhares de lares e conduz ao aniquilamento das cidades. A esse processo monstruoso e, lamentavelmente, cada vez mais disseminado, podemos chamar urbicídio.

Porto Príncipe, no Haiti, é um claro exemplo de zona urbana em processo de arrasamento. A sequência de terremotos, furacões e, mais ainda, de fragilidades institucionais e choques armados produziram uma grandiosa montanha de entulho, onde pessoas tentam sobreviver nas piores condições de vida social. A vida urbana como a entendemos foi impossibilitada.

Qusayr, Homs e Al Khalidieh, na Síria, são exemplos de urbicídio. A guerra civil, apoiada de um lado por russos e de outro por norte-americanos, criou nas cidades desse país paisagens desmanteladas e marcadas por sangue. O leitor e a leitora curiosos são convidados a pesquisar na internet as imagens horrendas a materializar o deserto urbano e o sofrimento a ele associado. Por

outro lado, à mercê da ajuda de países vizinhos e de instituições de ajuda humanitária, as famílias vão gerar "cidades de tendas" e campos de refugiados ao fugir desses conflitos.

Vinte anos após os bombardeiros norte-americanos na guerra ao terrorismo, as imagens televisivas de Cabul são representativas desse temor. Homens e mulheres tomaram um aeroporto, a fim de escapar do governo talibã. Os civis urbanos que lá permanecem, sem opção de escapatória, sobretudo mulheres e meninas, estão assombrados pela violência e pela opressão dos detentores do poder no Afeganistão.

Mesmo distantes, geométrica e socialmente dessas situações de guerra, somos convidados a pensar no presente de nossas cidades; de maneira especial, nas periferias sociais e nas zonas onde milícias e traficantes mantêm a "ordem" através da violência simbólica e da violência física. Nessas áreas, vale a lei do silêncio, e os indesejados são expulsos de suas residências ou, pior, mortos.

Fiquemos atentos e cuidadosos para que, num futuro bem próximo, não sejamos nós a observar o processo de urbicídio lento e perverso em nossas cidades. Se o pior acontecer, não será por guerra ou catástrofe natural, e sim por omissão dos poderes republicanos.

Desafios para ser rei ou para governar a cidade?

Quando era adolescente, numa das minhas permanências na biblioteca da escola, aleatoriamente, caçava livros nas prateleiras. Num desses movimentos ocasionais, selecionei o volume Sete Desafios para Ser Rei, escrito pelo holandês Jan Terlouw. Pela síntese, parecia-me mais uma daquelas histórias medievais, cheias de aventuras, heróis e com final feliz. Ou seja, ótima escolha.

Realmente, o livro juvenil tinha tudo aquilo e, até por isso, o li rapidamente. Aquela leitura despretensiosa faz mais de vinte anos. No entanto, mesmo depois de todo esse tempo, eu nunca esqueci das aventuras do jovem Stach no reino de Katoren.

O plebeu Stach almejou ser rei e, para tanto, deveria superar desafios hercúleos. Eram, na verdade, graves problemas que afligiam as

cidades do reino e, por muitos, considerados realidades insolúveis.

Terlouw, físico e ex-primeiro-ministro do seu país, escreveu o livro em 1971. Ele foi capaz de trazer na tessitura do texto, na forma de parábola, temas atualíssimos e ainda hoje desafiadores para qualquer gestor público.

Não quero e não vou dar *spoilers*. Mas preciso fornecer algumas informações a fim de justificar minhas lembranças. Daí tirem suas conclusões se é ou não é atual.

O primeiro dos problemas a enfrentar estava na cidade chamada Decibel. Uma urbe onde ninguém se falava, mal havia interações sociais e todos os habitantes andavam com protetores nas orelhas para se protegerem dos ruídos estridentes de pássaros. A poluição sonora transformou-se em evidente problema urbano, tendo repercussões nas emoções e nas sociabilidades.

Noutra cidade, Polvorinho, o pé de romã, contaminado com os rejeitos de uma fábrica de pólvora, tornou-se um produtor de artefatos explosivos, altamente destruidores. A cidade inteira sofria com os efeitos da poluição industrial e de resíduos contaminantes. Ainda existia Fumaceira, mais uma das cidades do reino, sempre recoberta pelas fuligens expelidas

por um dragão de várias cabeças. Ninguém, naquela pequena cidade, respirava bem.

Para mim, o caso mais curioso era da cidade de Ecumênica. Apesar do nome, sua população vivia os percalços das igrejas, que se moviam incessantemente, em várias direções, e produziam destruição por onde passavam. As diferentes facetas da intolerância e do conflito social produzem a cidade à sua imagem e semelhança, isto é, sempre em ruínas.

A maior coincidência do roteiro com a realidade é que o reino, conduzido por ministros especialistas, e as cidades, por prefeitos, mantinham-se afundados em burocracias, jogos de poder e inércias. Nas cidades, os próprios habitantes haviam esquecido as causas dos problemas e as naturalizavam, aguentando pacificamente suas consequências.

Diga-me se essas situações não são entraves urbanos do presente?

Ao fim do texto, ergue-se uma moral e um alerta. Primeiro, todos os problemas têm causas determinadas e podem ser solucionados com protagonismo social, justiça e criatividade. E segundo, o alerta: na vida real não existe um herói como Stach. Não existe salvador da pátria. A responsabilidade recai sobre a coletividade politicamente organizada, com o papel de eleger os maiores desafios e os problemas prioritários para cada cidade em cada época.

Reestruturação, refuncionalização, requalificação e revitalização

Quando são ventiladas, ou efetuadas, modificações na cidade, é corriqueira a utilização dos termos reestruturação, refuncionalização, requalificação ou até mesmo revitalização. Enquanto vocábulos frequentemente empregados, não são raras as vezes cujo termo utilizado não corresponde às características da mudança descrita.

Em comum, as quatro palavras são constituídas pelo prefixo "re" e pelo sufixo "ção", referindo-se assim a processos (ações) que se repetem ou que prosperam a partir do preexistente. Contudo, é equivocado, tanto

no jornalismo como na ciência, utilizá-los enquanto sinônimos.

A reestruturação urbana designa um conjunto de mudanças de amplo alcance, que são capazes de produzir novas configurações do tecido urbano, sendo essas articuladas às alterações no espaço construído, nas atividades econômicas predominantes e no conteúdo social das áreas da cidade.

No passado, no século XVIII e XIX, a industrialização se tornou um fenômeno preponderante nas cidades inglesas, propiciando aumento demográfico exponencial, alteração nos padrões de moradia, nos modais de transporte, nas relações de trabalho e no modo de vida. No século XIX, também na Europa, poderíamos lembrar das demolições de Napoleão III, do Barão *Haussmann* e da abertura dos *boulevards* em Paris. Nesses casos, o uso da expressão reestruturação urbana bem define a importância do acontecido. Após os acontecimentos, Manchester e Paris jamais foram as mesmas. As mudanças diacrônicas, induzidas por condições sociais desiguais, tiveram caráter reestruturador.

Também poderíamos utilizá-la, acertadamente, quando nos referirmos, no caso brasileiro, ao momento da passagem da cidade à condição de metrópole, como transcorreu com Fortaleza a partir dos anos 1970. Isso porque a metrópole não é tão somente uma cidade maior, onde habitam milhões. Ela representa um espaço urbano composto por muitos centros e, complementarmente, fragmentado e multiperiférico. Quando ocorre a metropolização, o processo de urbanização chega a outro patamar, sobretudo, em virtude da complexidade das atividades econômicas sediadas nesses espaços urbanos.

Por sua vez, refuncionalizações e requalificações são processos específicos, menos abrangentes espacial e funcionalmente e, na maioria das ocasiões, alteram áreas específicas da cidade, sendo incapazes de modificar a totalidade da urbe. Não necessariamente são planejadas ou de responsabilidade do Estado, os dois processos podem vir a desenrolar-se por contingências históricas (ex. crises econômicas) e por interesses de agentes empresariais (ex. mercado imobiliário).

Para explicar, um bairro ou uma zona da cidade é refuncionalizado à medida que uma

função urbana histórica perde importância e outra ganha predominância. Em Fortaleza, poderíamos mencionar as mudanças funcionais transcorridas na Avenida Francisco Sá com a passagem da função industrial para a residencial e a comercial, ou mesmo, lembrar do Centro da cidade, que deixou de ser uma área predominantemente residencial para ser identificada como a principal zona comercial da capital. O bairro Aldeota, antes eminentemente residencial, hoje, é uma centralidade urbana marcada pela variedade de serviços especializados.

A requalificação não obrigatoriamente se dá por mutações nas funções urbanas. Uma avenida comercial em decadência, ao ganhar novas qualidades de acesso ou de padrão empresarial, pode vir a reconstituir sua relevância mantendo sua função comercial. Em outra escala de intervenção, reformas em espaços públicos (ex. praças, parques, polos de lazer) não alteram as funções desses, mas os modernizam com a atualização do mobiliário urbano e/ou com a inserção de necessidades da época.

O último termo anunciado, revitalização, é o mais polêmico. Se levarmos ao extremo rigor das teorias urbanas, ele jamais deveria ser

utilizado para designar processos e intervenções na cidade. Primeiro porque, por mais precários e decadentes, os espaços urbanos não são zonas mortas, há sempre relações e práticas sociais a eles associados, mesmo que não sejam as desejáveis por um grupo ou setor da sociedade.

Em segundo lugar, geralmente, quando se emprega a palavra revitalização, há carga simbólica e preconceituosa na avaliação das funções e nos usos reinantes numa área. Na cidade contemporânea, observa-se, frequentemente, o emprego do termo para zonas onde habitam populações pobres em situação de rua ou para espaços ocupados por comerciantes ambulantes.

Isso dito, o leitor pode entender as distinções como irrelevantes. Porém, com um pouco mais de cuidado e com conhecimento das estratégias políticas, descobriremos a importância das palavras e dos discursos na formação das opiniões, nos álibis e nas justificativas. Para os movimentos sociais urbanos, o domínio desses termos e dos respectivos significados é uma arma para argumentar e fazer valer seus interesses. No momento da reivindicação, é decisivo deixar claro o que se quer para a cidade, para a regional ou para a praça do bairro onde moramos.

Cidades que se expandem, problemas que se espalham

Este Diário acertou quando trouxe ao debate o problema da definição dos limites entre municípios cearenses. Inequivocamente, sem reconhecer bem o território, uma gestão municipal não terá meios suficientes para se planejar e propiciar aos cidadãos os direitos fundamentais.

Contudo, esse é apenas um dos problemas enfrentados pelos menores entes federativos. A meu ver, um outro, muito impactante, diz respeito à expansão horizontal e à fragmentação descontrolada das manchas urbanas nas cidades.

Abra-se um parêntese. Município e cidade são termos que designam realidades geográficas distintas. O Município é um ente federativo e a ele corresponde um território a agregar, simultaneamente, zonas urbanas e rurais. A cidade, por sua vez, é o espaço urbano onde se localiza a sede dos poderes políticos municipais, executivo e legislativo.

E é justamente na dispersão da ocupação urbana, no território municipal, que reside o problema em foco. Isso sucede nos arredores da cidade e, quando a fragmentação é maior, nas manchas urbanas isoladas.

À medida que se criam loteamentos, condomínios, conjuntos habitacionais ou centros comerciais nos subúrbios da cidade, cria-se um vetor de expansão do espaço construído. Até aqui, tudo bem, isso acontece em todas as cidades mais ou menos dinâmicas e faz parte do processo de crescimento delas. Porém, na maioria dos casos, essa expansão não é acompanhada da infraestrutura urbana básica (água, esgoto e serviços de internet), também não está vinculada a nenhum plano de mobilidade (disponibilidade de transporte

público) e nem de serviços públicos (saúde e educação).

Se antes esses eram problemas apenas de grandes cidades, tais como Fortaleza e Caucaia, hoje podemos constatar os problemas da expansão do tecido urbano em Sobral, Juazeiro do Norte, Quixadá e em outras regiões.

No tempo, essas ausências vão se tornando problemas insolúveis para as gestões municipais a ponto de não caberem nas suas capacidades orçamentárias. Nesse compasso, é comum a formação de zonas periféricas com densidade residencial, mas sem postos de trabalho, fator a influenciar os deslocamentos diários cada vez mais distantes, demorados e dispendiosos.

Em municípios litorâneos, por exemplo, a fragmentação da mancha urbana acontece quando as zonas de praia ganham status de balneários turísticos. Como exemplo, temos: Porto das Dunas, em Aquiraz, Jericoacoara, em Jijoca, e Canoa Quebrada, em Aracati. Esses são casos de áreas urbanísticas que são dinâmicas e desconectadas do tecido das suas respectivas cidades.

Nesses espaços urbanos à beira-mar, as dinâmicas turísticas induzem o crescimento imobiliário e demográfico, mas trazem consigo problemas semelhantes aos espaços periféricos supracitados. Ainda há agravantes, pois, nas praias, em particular, há maior fragilidade dos sistemas naturais. Frente a isso, o crescimento descontrolado do espaço construído transpõe o plano urbanístico e transforma-se em grave problemática socioambiental.

Para enfrentar esses problemas, a revisão dos planos diretores dos municípios e a ampliação dos recursos investidos em fiscalização são pré-condições indispensáveis. Além do aparato técnico-legal, os representantes eleitos (prefeitos e vereadores) devem ficar atentos e impedir qualquer interesse privado que vá de encontro aos bons princípios da organização do território municipal. Do contrário, propiciam um espaço urbano municipal ingovernável.

Sete motivos para valorizar os espaços públicos

Tenho recebido com bastante entusiasmo a inauguração e a reforma de espaços públicos em Fortaleza. Semana passada, tive a oportunidade de visitar o trecho do Parque Rachel de Queiroz, situado no Bairro Presidente Kennedy; também vi imagens do Parque Urbano Dom Aluísio Lorscheider, recém inaugurado, no lugar da antiga casa prisional, no bairro Itaperi. Há algum tempoHistoricamente, o projeto Vila do Mar foi uma grande conquista para o Grande Pirambu e para a Barra do Ceará. Assim, por vários motivos, espaços como esses são decisivos para a qualidade de vida nas cidades.

Em relação à natureza, os espaços públicos são excelentes álibis para a expansão da arborização urbana. Numa cidade devorada pelos

processos de incorporação imobiliária e privatização do espaço, os locais públicos podem ser transformados em ilhas ou corredores verdes, principalmente, com a plantação de espécies arbóreas nativas. Ecologicamente, as árvores recompõem o habitat e atraem uma fauna rica em pássaros. Em retribuição, o canto dos alados alivia o ruído frenético da cidade e reduz o estresse das nossas mentes.

Do primeiro motivo deriva-se o segundo. Quanto mais espaços públicos verdes, mais se aprisiona carbono, maior é a regulação do calor latente e mais comuns serão microclimas caracterizados por sensação térmica muito mais amena. Não é, pois, uma necessidade óbvia para cidades tropicais como Fortaleza?

Depois dos motivos ambientais vêm os sociais. A existência de praças, parques e calçadões bem cuidados motivam os cidadãos às práticas esportivas e ao lazer. Com a difusão dessas atividades ao ar livre, é possível, de forma gratuita, o cuidado com o corpo e com as funções vitais dele. A simples caminhada, comprovadamente, gera benefícios grandiosos nos sistemas cardiorrespiratórios. Pois bem, os espaços públicos são amigos do coração.

Depois de saber que os espaços públicos tornam, potencialmente, as pessoas mais saudáveis, é oportuno refletir sobre os impactos na sociabilidade. Sem lugares próprios à reunião e ao encontro, o projeto de urbanidade está fadado ao fracasso. Distribuídos espacialmente pela cidade, os intensos e diversificados usos nos espaços públicos testam e fortalecem nossa capacidade de tolerância com o outro, ou melhor, aprimoram a capacidade de compartilhar e aproveitar juntos o patrimônio coletivo.

O motivo anterior produz um ciclo virtuoso interessante. À medida que mais pessoas utilizam um espaço público, outras tantas se sentem convidadas a aproveitar. Nesse sentido, o maior contingente de usuários propicia, por sua vez, sensação de segurança e proteção. Isso, em nenhum momento, retira a necessidade de participação das forças estatais de segurança, pelo contrário, cria lógica de interação e cuidado preventivo a partir de uma polícia comunitária e atuante.

Lá vem outro motivo. Democraticamente, os espaços públicos são lugares de manifestação de ideias, mesmo as que não concordamos. Neles, por exemplo, reclama-se das demais condições de vida e exigem-se melhorias socialmente justas. O espaço público é local de visibilizar as demandas

das maiorias e das minorias, sempre as tolerando mutuamente.

Para dizer que não falei dos motivos econômicos, tanto a criação destes como a manutenção dos existentes detonam um efeito qualificador dos imóveis residenciais e comerciais. Em virtude de todas as amenidades descritas, há claro processo de valorização imobiliária, principalmente, para proteger o patrimônio das famílias cujo único bem é a habitação.

Dados os motivos, falta-nos melhor distribuição espacial de espaços públicos pelos bairros ou zonas da cidade, sobremaneira, nos mais populosos e com menor índice de desenvolvimento humano. Falta-nos, ainda, garantir melhores condições de mobilidade urbana aos habitantes de bairros mais distantes para estimular a frequentação de *cases* de sucesso como o Parque do Cocó e o Calçadão da Avenida Beira Mar. Por último, seria pertinente organizar ou facilitar a realização de eventos corriqueiros, permitindo, assim, a curto prazo, um convite geral ao uso e à apropriação dos espaços públicos.

Esses foram os motivos que listei. E você, quais listaria?

Por que os bairros carecem de atenção

De acordo com o dicionário da Língua Portuguesa Michaelis, a palavra bairro designa *cada uma das partes em que se divide uma cidade; porção de território de uma povoação; arraial, povoado; área urbana onde moram indivíduos de uma mesma classe social*. O que de fato é o bairro? Corresponde tão somente a uma referência de localização na cidade? Ou é algo mais?

Em uma das suas raízes etimológicas, nos registros do site *origem da palavra*, o vocábulo bairro aproxima-se de "lograr", com sentido de desfrutar, saborear e obter o desejado. Muito além de uma palavra, ou um polígono tracejado num mapa urbano, o bairro representa a vida cotidiana, pintada pelas relações de

identificação, diferença, conflito, vizinhança e convivência social.

Para qualificá-los, os adjetivos são usados em abundância. Há os bairros centrais e os periféricos, os pobres e os ricos, os violentos e os vigiados. No popular, dizem até que existem os bairros nobres; eu estou a procurar tal nobreza para justificar o título.

Com diferentes origens, podem derivar de ocupações espontâneas ou resultar de planos de expansão imobiliária. Pelo longo tempo, repletos de monumentos, alguns têm muitas histórias a contar; outros, de tão recentes, são desconhecidos, exceto por seus moradores.

Existem aqueles onde as décadas passam lentamente e as paisagens não mudam; noutros, a casa que estava ali hoje, amanhã deu lugar a um arranha-céu. O cronista Rubem Braga, em 1957, escreveu uma lírica crônica chamada *As Pitangueiras d'antanho*. Nela, a velha senhora, moradora de Copacabana, onde sempre viveu, estranhava as mudanças no seu bairro, principalmente, o sumiço das árvores recobertas de pitangas. A senhora dizia: "tudo acabou: as casas, os jardins, as árvores. É como se eu não tivesse tido infância..."

Naquilo que já tínhamos dito, o caso da personagem de Rubens Braga constrói a ideia de bairro a partir do intenso fluxo das memórias. O bairro encarna a ideia de lugar, de marco significativo para a construção da história de vida de seus moradores e, por isso, as transformações registradas causam sensação de estranhamento.

Mesmo em cidades cada vez mais gigantes e estendidas, atravessadas por vias de tráfego, o bairro também pode significar uma organização territorial e comunitária. O efeito vizinhança e a construção de histórias coletivas, como a solução de problemas e a ajuda mútua, permitem a coesão social, possibilitam a organização política e, principalmente, promovem espaços para festivais culturais, cívicos e religiosos.

Por fim, o bairro pode vir a ser área de planejamento urbano. Essa diretriz de planificação, inclusive, consta em vários planos diretores de cidades cearenses, como é o caso de Fortaleza.

Imaginem como seriam potentes os programas e projetos capazes de articular, num mesmo bairro, as funções das escolas, dos postos de saúde, do centro cultural, do posto

de policiamento e das associações de moradores? Esse não seria o caminho para reverter o problema da violência urbana e da ação dos grupos criminosos?

Na capital, há 121 bairros. Pela quantidade e diversidade, é óbvio que a metrópole reúne todos os exemplos e situações mencionadas neste texto. Vejo com bons olhos as iniciativas públicas que reconhecem a relevância dos bairros e organizam os serviços públicos a partir dessa premissa.

A urbanização e o mundo do trabalho

No 1º de maio é comemorado o dia dos trabalhadores. A data é válida para discutir a situação da classe laboriosa nas cidades brasileiras, empregada ou não. Em um mundo pós-moderno, caracterizado por transformações intensas (econômicas e tecnológicas), os homens e mulheres trabalhadores defrontam-se com desafios quase insuperáveis para a manutenção dos postos de trabalho e, principalmente, da qualidade de vida.

Como está o Brasil? Os dados oficiais registram taxa de desemprego próxima a 12%. É recorde o número daqueles envolvidos em atividades laborais, classificadas como informais. Além disso, a renda média do trabalho é uma das menores desde o ano de 2012.

A reestruturação produtiva, o avanço da financeirização e, atualmente, o uso crescente dos sistemas e redes informacionais induziram mudanças no mundo do trabalho, sobremaneira, na supressão estrutural de posto de trabalho da indústria e na agricultura moderna. Por outro lado, a chamada modernização dos processos dotou o setor terciário de maior relevância, porém sem garantias de empregabilidade ou salários justos.

Ao debater essas mudanças, geralmente, o discurso economicista acaba culpando os próprios trabalhadores ao dizer que o problema está neles, pois não são capazes de se prepararem; por não estudarem, ou por não dominarem as novas técnicas exigidas para ocupar os melhores cargos e obter maiores salários. Em contexto de estabilidade e justiça social, os argumentos até poderiam ser válidos, contudo como estudar se não há recursos para sobreviver? Como superar uma base educacional precária, comumente, fruto de vulnerabilidades sociais históricas?

Do pensamento conservador, surgem, também, as verdades absolutas: uma delas é a salvação pela reforma trabalhista. Como têm

sido feitas, as chamadas reformas trabalhistas "flexibilizam" as relações, supostamente, a fim de dotarem o trabalhador de mais liberdades e de oportunidades. No final, os trabalhadores ganham menos em relação ao que recebiam pelas mesmas horas trabalhadas de antes. Isso, quando há emprego. Quando não, são empurrados, às cegas, para a ilusão do empreendedorismo individual. Resultado: em poucos meses, os microempreendedores individuais estão falidos, endividados ou ganhando menos que um salário-mínimo.

Quem defende essa bandeira, nunca entendeu de fato o processo de urbanização de países como o Brasil, e necessita, urgentemente, ler o livro Espaço Dividido, de Milton Santos, para entender a que corresponde o circuito inferior da economia.

O geógrafo, após estudar dezenas de cidades e países "subdesenvolvidos", chegou à seguinte conclusão: a informalidade, as fragilidades econômicas e a manutenção de relações arcaicas no mundo do trabalho, em países pobres, são subprodutos de processos de modernização conservadora e excludente. Em muitos casos, essa situação desigual serve de

base para que o circuito superior da economia se aproveite de mão de obra não sindicalizada e miseravelmente paga.

Dizem popularmente que "o trabalho dignifica o homem (ou a mulher)". Isso é falácia. O que de direito dignifica é o acesso aos valores justos, frutos das horas dedicadas às atividades laborais. Tomem como caso Fortaleza, repleta de exemplos de homens e mulheres envelhecidos (espremidos) por anos e anos de labuta, sem, porém, contar com as mínimas condições de existência. É urgente pensar em novos paradigmas centrados na humanização da economia, senão, as cidades brasileiras continuarão como máquinas de moer trabalhadores e trabalhadoras.

Necrocidades ou a banalização da morte nas cidades

Senti um imenso desejo de escrever sobre temáticas amenas. Até anotei, no meu bloquinho virtual, lista de assuntos mais palatáveis, curiosos e divertidos. Frustrei minha vontade! A vida como ela é me trouxe à realidade.

As tragédias urbanas de maio de 2022, mesmo não sendo novidades para o padrão Brasil (leiam com todo o tom de crítica possível), merecem atenção e registro neste espaço opinativo. Estou me referindo a duas, especificamente: a enésima operação policial nas comunidades cariocas e seus resultados (dezenas de mortos e feridos) e os desmoronamentos

na Grande Recife, levando ao túmulo mais de uma centena de brasileiros.

Para esses acontecimentos, nosso grau de atenção e de impacto tem diminuído. Depois de tantas repetições, estaríamos perdendo a sensibilidade frente a esses fatos? Estamos naturalizando os acontecimentos trágicos nas cidades? Fiquei muito intrigado!

As cidades brasileiras estão submetidas ao regime da necropolítica. Tal conceito é defendido pelo autor camaronês Achille Mbembe em livro homônimo. Fundamentalmente, o Mbembe discute o papel do Estado, o poder a ele atribuído e as capacidades de ditar quem pode viver e quem deve morrer.

Na introdução do livro, o historiador faz uma pergunta provocativa: "sob quais condições práticas se exerce o poder de matar, deixar viver ou expor à morte?" Ele lembra da história do racismo, da guerra, do totalitarismo e dos espaços de segregação, sobretudo, nas cidades.

O camaronês nos faz refletir sobre o papel do Estado na regulação da vida, e mais ainda, no seu poder de matar ou de transformar zonas

urbanas em espaços onde a morte é uma forma de controle ou uma banalidade.

No Brasil, nas comunidades ou nas favelas, o direito de matar e a morte foram vulgarizados. É como se a sociedade tivesse concordado que, nesses espaços, acontecer o que aconteceu no Complexo da Penha (Rio de Janeiro) ou nos Morros de Jaboatão dos Guararapes (Pernambuco) fosse tolerável, fosse normal!

O leitor pode construir sua opinião e dizer, de pronto, que são situações diferentes e com causas, da mesma forma, distintas. Numa, a necessidade de caçar bandidos e narcotraficantes; noutra, a tragédia tem causas naturais: a chuva.

Todavia, se nos aproximarmos dos argumentos de Mbembe, podemos chegar à outra conclusão. Os brasileiros mortos por balas perdidas, dos traficantes ou da polícia, e os demais, soterrados por lama das encostas pernambucanas (lembrem dos casos dos fluminenses, dos mineiros e dos baianos) são resultados da ação direta ou da omissão do Estado brasileiro. No Brasil é assim, milhões vivem em "necrocidades", onde a morte é rotina.

Por não falarmos abertamente de racismo, guerra e terror, vimos, ao longo do século XX, o avançar de um processo de urbanização precário e socialmente excludente. A constituição das favelas, nas várzeas ou nos morros, e a forma pela qual tudo isso foi deixado correr são exemplos de como a sociedade brasileira subcategoriza os seres humanos. A Constituição de 1988 até demarca que todos somos iguais perante a lei, mas na realidade não somos.

Os meninos e as meninas das favelas podem morrer de bala perdida, afinal quem mandou eles morarem perto de bandido, assim diz o pensamento conservador. Ah! A morte de um é suportável, é resultado aceitável diante da necessidade de limpar as cidades dos traficantes, retruca o cidadão de bem. É disso a que me refiro quando se menciona a naturalização da morte e a subcategorização dos brasileiros. Uns valem tão pouco que podem morrer. Aqui o Estado é tolerado pela ação.

Tomemos um caso diferente. Quando uma família resolve, sem muitas alternativas, construir sua casa numa vertente de morro barrenta e instável. O Estado sabe o que vai acontecer. Todos sabemos que a chuva virá.

Os desmoronamentos acontecerão e bateremos outros tantos recordes de desabrigados e mortos. Aqui o Estado é tolerado por omissão.

No próximo ano, assim como foi no ano anterior, serão publicadas outras tantas reportagens. Sem projetos estruturantes, sem democratização do bem-viver, da habitação digna; teremos o cachorro (Estado) fingindo que corre atrás do próprio rabo.

O povo brasileiro precisa se enxergar por dentro. Reconhecer suas idiossincrasias e seus preconceitos fundantes. A cidade bem reflete toda essa desigualdade. Não podemos admitir que um pequeno grupo social tenha a soberania de decidir o que ou quem importa, não podemos aceitar a transformação do urbano brasileiro numa rede de necrocidades.

A "internet das coisas" nos ajudará a amenizaras desigualdades sociais?

Grosso modo, quando nos defrontamos com as inovações tecnológicas, a empolgação é geral. À primeira vista, imaginamos o quanto os recursos técnicos podem mudar nossas vidas, oportunizando-nos postos de trabalho e melhores condições de vida, de forma, quem sabe, a propiciar mais organização para as cidades onde habitamos.

No momento, o funcionamento do sinal 5G nas cidades brasileiras é a novidade que ganha páginas no noticiário. Paulatinamente, bairros das grandes cidades vão experimentar

o sistema também conhecido como "internet das coisas". O apelido se explica em virtude da constituição de um sistema de informação, no qual os equipamentos, através de sensores e transmissores, podem trocar dados, automatizar processos e, por meio de algoritmos, tomar decisões.

Brasília foi a primeira a receber a transmissão. Hoje o sinal mais moderno está disponível em setores de outras cidades, como São Paulo, por exemplo. Em Fortaleza, ainda não contamos com a nova maravilha do mundo das conexões. Contudo, o Ministério das Comunicações garante que não tarda e logo todas as populações urbanas poderão deliciar-se com velocidades de transmissão de dados inimagináveis.

A respeito disso, por coincidência ou não, enquanto ouvia no rádio o especialista explicar todas as potencialidades do 5G, avistava, abaixo do viaduto da BR-116, sob a avenida Borges de Melo, dezenas de barracos de madeiras, habitações improvisadas de famílias miseráveis e uma leva de famintos abatidos pelas crises econômica, social e política.

A paisagem urbana dos barracos é dura e nos joga na cara a realidade dos "Sem Geração". Na verdade, as inovações nas cidades brasileiras chegam e se disseminam sem romper o padrão de desigualdade marcante na vida urbana. A história mundial nos ensina que atribuir às tecnologias, por si só, a capacidade de mudança da realidade é pura ingenuidade ou tapeação.

A tecnologia é um produto científico, político e social. Daí a importância em discutir como, por quem e para quem elas serão utilizadas. Em palavras curtas, quem se beneficiará.

Do que vale exatamente entrarmos na quarta revolução industrial, na indústria 4.0, e não conseguirmos dar àquelas pessoas condições de vida dignas? É óbvio que nenhuma sociedade pode abdicar das modernizações, contudo, antes de pensarmos nas rodadas de negócios, nas novas empresas e plataformas, que tal desenvolvermos mecanismos de redução das desigualdades sociais?

Há exemplos. Graças à internet de quinta geração, dizem que serão viáveis procedimentos cirúrgicos comandados a distância. Se bem utilizados, tendem a democratizar, em

cidades desprovidas de hospitais de maior porte, o acesso ao atendimento médico de maior complexidade.

As questões saltam em minha cabeça. Como poderíamos utilizar o sinal 5G para reduzir a condição de analfabetismo funcional das populações no território brasileiro? E de que forma a tecnologia de ponta nos ajudaria a montar um modelo econômico menos hierárquico/concentrador e mais distributivo de rendas e capitais? Seria a "internet das coisas" capaz de nos ajudar a diminuir o desperdício de alimentos e de recursos hídricos?

Na cidade ou no campo, seria um grande fiasco e uma tremenda bola fora se a tão falada inclusão digital sirva apenas para favorecer as megaempresas controladoras das redes sociais e de tudo mais que abarca o mundo virtual. Se for assim, a implementação do 5G repetirá o padrão de exploração das nossas veias abertas.

Tudo se urbanizou, menos os lugares da (minha) memória

Nas minhas memórias, há um lugar de natureza simples, sem paisagens exuberantes, nem montes e nem depressões. Um vilarejo de pouca gente, de casas que pontilhavam e seguiam o serpentear das veredas.

Pela vereda, outrora passava a carga, o burro e o seu dono. Lembramos de um lugar sem muros, onde nos conhecíamos e tínhamos um passado em comum. Eram histórias do pouco gado, da mandioca e do feijão. A economia era o conhecimento passado de pai para filho e tinha um nome: sobrevivência.

Entre córregos intermitentes, o povoamento se consolidou. Esses recursos hídricos, ao longo do tempo, serviram para o abastecimento de água potável e para a plantação. Com terras mais férteis, nelas plantaram-se cana-de-açúcar, capim, batata doce, mandioca, etc. Há outras práticas culturais que não mais lembramos. Por desventura, muitos córregos deixaram de "correr", sobretudo devido aos aterros, desmatamentos e ocupações impróprias.

Os córregos eram apelidados de "levadas". Lá, em tempos de boas chuvas, crianças brincavam, banhavam-se, enquanto suas mães lavavam as roupas e outros utensílios domésticos. Eram perturbações ambientais, mas não sabíamos! Afinal, no final, a água que bebíamos era da cacimba, era pote, tratada pelo filtro de barro.

As casas eram compridas e associadas à roça. De taipa, elas tinham o teto baixo, com janelas e portas pequenas, mas deveras aconchegantes. À sombra da mangueira, todos se reuniam e falavam, às vezes, à luz de lamparina. Tudo ficava, assim, mais animado no tempo da farinhada (colheita da mandioca).

As casas de farinha marcaram fortemente a paisagem e o cotidiano do nosso povoado. Eram muito mais que uma fábrica de farinha, de goma e de tapioca. Esses monumentos eram espaços de convivência e de festa. O momento da colheita da mandioca e todo o processo de farinhada representavam o encontro e partilha entre familiares. Com a decadência da produção, as casas de farinha, pouco a pouco, deixaram de existir.

Mas não só de farinha vive o homem, há também a rapadura. Os engenhos de rapadura faziam parte da paisagem e principalmente da riqueza das famílias. O doce de cana já foi um produto importante fabricado na nossa comunidade. Eram muitos os engenhos. As famílias com mais recursos montavam o deles. Era a "indústria", juntamente com as casas de farinha, que funcionava no pequeno vilarejo.

Além da produção na terra, tínhamos os comércios, tantos e humildes, de prateleiras semivazias e sem muita novidade. Hoje chamadas de mercadinhos, as bodegas são marcos de identificação e sociabilidade no lugar. Elas sempre foram reconhecidas pela história, pela localização e pelo proprietário. A bodega ainda

tem o bom e velho balcão e muitos produtos tradicionais a vender por lá.

Esse lugar, como o descrevemos, não existe mais. A urbanização o transformou. Ademais, nas memórias, guardamos sensações, pensamentos, fatos e, da mesma forma, lugares. O impressionante é rever os lugares da memória e identificar que sensações, pensamentos e fatos são ressignificados sempre com doses de saudosismo.

Nossas lembranças nos fazem cartografar e identificar, no mapa mental, um lugar. Menos pela racionalidade do conhecimento e mais pela beleza das lembranças, ele é produto da realidade e da imaginação. Em outras palavras, é o mundo das afetividades.

Onde e como construir um conjunto habitacional

Base de todo processo de incorporação imobiliária, a terra urbana é um ativo econômico e, em cidades capitalistas, sua disponibilidade é socialmente restrita. Por isso, não é estranho deduzir que uma residência urbana, bem servida de infraestrutura, consiste em uma das mercadorias mais valiosas e, dessa forma, menos acessível à massa de trabalhadores assalariados.

Diante disso, é sabido que muitos brasileiros carecem de políticas públicas habitacionais para garantir moradia na cidade. Em maioria, os recursos e rendas familiares no Brasil são insuficientes para formar poupança ou acessar crédito, condições *sine qua non* para inclusão

no mercado imobiliário empresarial. Tudo isso é agravado pelo histórico de esvaziamento do campo derivado da pobreza e pela ampliação descomunal da população urbana. Resultado: atualmente, de acordo com os dados da Fundação João Pinheiro, há um déficit habitacional, no Brasil, de 5,8 milhões de moradias, ou seja, esse é o passivo urbano-residencial das cidades brasileiras.

Das muitas possíveis, a construção de moradias populares em larga escala foi uma das principais soluções, tanto nas políticas do extinto Banco Nacional da Habitação como no Programa Minha Casa Minha Vida, maiores exemplos de utilização de recursos públicos para tal fim.

Nos dois programas habitacionais, tentou-se equacionar a escassez dos recursos, o elevado preço da terra urbana e a grande necessidade de habitações. Foram construídos megaconjuntos habitacionais, compostos por centenas ou por milhares de habitações padronizadas e localizadas em áreas desassistidas de boas condições, as conhecidas zonas periféricas.

Se econômica e quantitativamente, a construção dos grandes conjuntos habitacionais é

bom negócio, já não se pode dizer o mesmo se considerarmos os aspectos sociais e urbanísticos. Deslocar centenas ou milhares de famílias, por mais precárias que sejam suas habitações anteriores, e agrupá-las aos montes, tende a gerar muitos conflitos e estranhamentos sociais. Caso não haja acompanhamento social dessas famílias, o sonho da casa própria pode se tornar um pesadelo, como se vê em conjuntos onde as famílias não usufruem de serviços básicos e públicos ou são marcadas pela segregação relacionada às disputas entre grupos criminosos, como as facções.

Além do mais, geralmente bem distante e sem contar com transporte de massas apropriadamente planejado, as localizações periféricas, onde geralmente os conjuntos habitacionais são construídos, dificultam aos seus moradores o acesso aos bairros concentradores dos postos de trabalho na cidade (zonas comerciais e de serviços). Para a estrutura da cidade, os megaconjuntos podem se transformar em enclaves, haja vista não dialogarem com o tecido urbano preexistente. Dessa forma, esse fato produz ilhas habitacionais que, por vezes, são estigmatizadas como territórios dos pobres ou lugar de criminosos. Sem muita

dificuldade, podem ser verificados, de norte a sul do Brasil, casos semelhantes ao descrito.

E qual a melhor opção? A situação ideal é o processo de reforma urbana, ou seja, pôr no centro do debate a função social da propriedade na cidade. Já existem instrumentos urbanísticos na legislação urbana brasileira, como, por exemplo, a regulação das Zona de Interesse Social. As municipalidades, apoiadas pela União e pelo Estado, podem elaborar planos audaciosos de construção de pequenos conjuntos em áreas bem servidas de infraestruturas e associadas às centralidades urbanas, de modo a evitar a segregação ou o isolamento de centenas ou milhares de famílias. Ademais, a requalificação de áreas centrais degradadas e a proposição de aluguel social são alternativas ainda pouco postas em prática.

Uma minoria, muito favorecida pelo mercado imobiliário, costuma discordar e se opor a tais propostas, afinal a comercialização dos pedaços da cidade é um negócio bilionário. Por isso que temos que aguçar os processos democráticos e fazer valer a justiça espacial. Se a cidade é um produto social e coletivo, é imoral que suas benesses sejam monopolizadas.

Cidade caminhável: princípios, exemplos e dificuldades

Nestes dias parei para ler um livro que muito me interessava. Ele se chama Cidade Caminhável, publicado, originalmente, em 2012, como *Walkable City*, de autoria do urbanista Jeff Speck. Nessa obra, o autor faz grande esforço, a partir dos exemplos das cidades do Norte Global, para propor ações cuja ideia é difundir o princípio da caminhabilidade.

Speck é especialista em projetos de reestruturação de áreas centrais, espaço onde aplica conceitos. Quanto mais proveitosa, segura, confortável e interessante for a caminhada,

melhor será a vida urbana em pequenas, médias e grandes cidades, assegura Jeff Speck.

O autor deixa evidente que a tarefa é difícil, pois há muitos empecilhos; dentre eles: o reinado do automóvel e a expansão suburbana. Tais impasses são marcas das cidades modernas, construídas ou ampliadas no transcorrer da segunda metade do século XX, sempre baseadas nos interesses corporativos (o consumo de massas) e no mercado imobiliário.

Em vez de lugares aprazíveis, calçadas largas e frentes convidativas, há, ao longo das vias e ao redor dos edifícios, mais e mais estacionamentos para veículos. Produzir mudança de mentalidade social capaz de reduzir a utilização do automóvel, pelo menos no Brasil, parece-me uma tarefa hercúlea. O próprio Jeff enfatiza: não há caminhabilidade sem rede e nem modais de transporte coletivo eficientes.

Por uma dessas ironias do destino, a expansão suburbana é problemática, mesmo, em muitos casos, aplicando parcialmente os princípios da caminhabilidade. Sobre isso, refiro-me, especialmente, aos projetos de condomínios, que atraem as famílias ao prometerem uma

vida diferente daquela em cidades sujas, inseguras e engarrafadas.

Onde está a contradição? A caminhabilidade se realiza de fato, conforme Speck, quando permite a ligação de espaços públicos (a calçada, por exemplo) e a abertura da cidade à heterogeneidade de usos e usuários, e não, trancafiá-los entre muros apartados da "cidade real".

Diante da imensidão das metrópoles brasileiras, percebo a viabilidade da caminhabilidade ser constituída a partir de núcleos conectados em rede. Nesse caso, cada bairro apresentaria um subcentro organizado e orientado à caminhabilidade, convergindo para um espaço público principal (um parque, uma praça, um calçadão), inclusive, com árvores rodeadas por edifícios multiusos, fachadas vivas e calçadas estruturadas.

Os subnúcleos, em hipótese alguma, seriam isolados, pois haveria uma mobilidade com utilização de modais de transporte público. Tal configuração garantiria o acesso de todos os cidadãos aos diferentes subnúcleos e ampliaria o reconhecimento da cidade enquanto

totalidade, ao contrário das comunidades fechadas e segregadas.

Em Fortaleza, as ciclofaixas, os corredores de ônibus, os miniterminais descentralizados, as areninhas, as zonas de trânsito seguro e a reforma de calçadas-vias, em ruas comerciais, são práticas elogiáveis. Obviamente, mudanças na cidade devem ser debatidas em meio a decisões tomadas em colaboração com a sociedade em sua diversidade.

Em vista disso, ressalto que para alcançarmos a condição de cidade caminhável, é interessante que essas ações interventivas sejam incluídas num projeto geral de cidade, baseado no princípio da conexão espacial. Dessa forma, permite-se a integração entre as áreas reestruturadas, estabelecendo uma constelação de lugares caminháveis. Por fim, para efeito de intervenção, sugiro priorizar os bairros onde os indicadores sociais são os mais baixos.

"Megaprédios" em Fortaleza: cinco mitos e uma tendência

Em tom de ironia, em 2021, escrevi uma crítica à construção dos megaprédios no litoral de Fortaleza. Na oportunidade, insinuei que a única serventia para os arranha-céus era, talvez, atrair o Homem-Aranha para um balanço em Fortaleza, assim como ele faz nas megaconstruções de Nova Iorque. Como os lançamentos desse produto imobiliário não param, volto ao assunto para destacar alguns mitos a esse respeito.

Mito 1. *Tais construções tornam a cidade de Fortaleza mais moderna e alinhada aos exemplos de cidades globais*. Essa é uma das justificativas mais frágeis. Primeiro porque a cidade moderna

é aquela capaz de resolver seus problemas sociais, manter viva sua história, associar-se à agenda ambiental e garantir qualidade de vida aos seus habitantes. Segundo porque a modernização é um conceito em processo de vulgarização e, por vezes, vem sendo utilizado para justificar a destruição dos marcos históricos das urbes, em benefícios de supostos ícones de vanguarda.

Mito 2. *As novas construções residenciais vão ao encontro da cidade compacta e densamente ocupada*. Totalmente, falso. Não necessariamente construções verticais elevam a densidade demográfica de áreas urbanas. Apartamentos de centenas de metros quadrados são construídos para habitação de famílias de 4 pessoas (no máximo!), enquanto que zonas mais pobres e horizontais da cidade alcançam as maiores densidades demográficas da metrópole, superiores a 7mil habitantes/km².

Mito 3. *Graças à verticalização, aproveita-se cada vez mais das infraestruturas de um dado bairro e evita-se o espraiamento da cidade*. Não há qualquer padrão de verticalização capaz de oferecer tais vantagens urbanísticas. Pense comigo, qual o percentual de famílias em Fortaleza capaz de adquirir um imóvel avaliado

em, pelo menos, 5 ou 6 milhões de reais? A verticalização é válida quando se prevê uma multiplicidade de formas, modelos e preços, sendo possível criar na área de heterogeneidade social. Os impactos desses prédios no tecido urbano não foram suficientemente estudados, não sendo claro se os cofres públicos, no futuro, serão chamados a corrigir problemas nas infraestruturas do entorno.

Em resumo, nesse modelo de imobiliário restrito, menos pessoas, efetivamente, se beneficiam de um espaço urbano, desfrutando de amenidades naturais, infraestrutura e serviços públicos e privados.

Mito 4. *As construções de tais prédios embelezam a paisagem, "cartão postal" da capital*. Não sei exatamente quem acredita nisso. Conversei com colegas da arquitetura e a maioria é categórica ao avaliar o quanto esses prédios são pasteurizados, homogêneos e pouco acrescentam em termos artísticos e estéticos ao patrimônio da cidade. Pelo contrário, seus volumes recobertos por vidro tornam-se monumentos ao mau gosto esnobe e extravagante, sem diálogo com as características históricas de Fortaleza.

Mito 5. *Com aplicação da outorga onerosa, há mais recursos públicos disponíveis para zonas menos afortunadas da cidade*. De fato, o instituto urbanístico da outorga onerosa é previsto na lei federal conhecida como Estatuto das Cidades. A aplicação dessa norma deve servir aos interesses coletivos, a fim de evitar que o mercado imobiliário se valha, sem contrapartidas, das áreas mais valorizadas e com a maior rentabilidade econômica, tendo, em foco, novos projetos de reprodução vertical do solo urbano. Em Fortaleza, tal regulamentação foi estabelecida em setembro de 2022, antes da atualização do Plano Diretor da cidade.

Na capital cearense, contudo, esse instrumento tem sido banalizado e aplicado não como exceção, mas como regra. Assim, tem-se permitido verdadeira mutilação das normas de zoneamento e de uso da ocupação do solo. Por outro lado, parece-me que os recursos captados são muito incipientes frente aos valores totais de vendas dos prédios. Também não estão claros, vale salientar, se, conforme o Estatuto das Cidades, os recursos advindos da outorga onerosa são aplicados nas prioridades impostas por lei. A título de curiosidade, gostaria de

saber o quanto do arregrado foi aplicado em projetos de regularização fundiária ou mesmo em Zonas de Interesse Social.

Lastimavelmente, institutos urbanísticos, como as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo, bem como as contribuições de melhoria não ganharam a mesma prioridade na regulamentação, no executivo e no legislativo de Fortaleza.

O que não me parece mito é a força dos *players* do mercado imobiliário na produção da cidade. Mesmo para os pesquisadores envolvidos que discutem cotidianamente a cidade, é estarrecedora a percepção de como esses agentes econômicos impactam nos rumos das aglomerações urbanas, mais ainda em áreas economicamente valorizadas.

O plano diretor está em processo de revisão, veremos, portanto, como esse tema será tratado na nova lei. Pontuo, ainda, que mesmo com todo debate, com atuação do Ministério Público e de entidades favoráveis à Reforma Urbana, acredito que o novo modelo de verticalização avançará, para a felicidade de punhado de construtoras e de famílias afortunadas.

A urbanização, a aceleração e a vida mental nos dias de hoje

No começo do século XX, Georg Simmel, sociólogo alemão, escreveu um célebre ensaio com o título "*The metropolis and Mental Life";* em português: A metrópole e a vida mental. Naquela época, e baseado em um conjunto de ideias sociobiológicas e deterministas, Simmel via, na vida das metrópoles, diferentemente do meio rural ou das pequenas cidades, um conjunto de estímulos psíquicos e comportamentais, que prosperava nos homens a tendência à racionalidade e ao individualismo frente "à multiplicidade e à concentração da troca econômica".

Longe de ter uma resposta definitiva aos apontamentos de Simmel, pensamos que há um leque maior de variáveis que influenciam o comportamento e a maneira como nos inserimos e agimos no mundo, interpelados, ainda, pelos condicionantes de nossas decisões cotidianas. No entanto, concordamos com o pensador alemão, quando indica certas características da vida contemporânea, sintetizadas nos espaços urbanos, capazes de explicar dadas atitudes sociais corriqueiras, boas ou não tanto.

A vida urbana, no presente, é cada vez mais regida pela noção de velocidade. Essa condicionante ganha importância "naturalmente". Não nos contentamos apenas com a andar rápido, queremos acelerar mais e mais, até o ponto de encontrarmos a impossível capacidade de estar em todos os lugares ao mesmo tempo, chegando, enfim, ao superpoder da simultaneidade. Não é isso que as redes sociais, o metaverso e ciberespaço nos prometem?

Depois de uma banal discussão no trânsito de nossa cidade, um motorista de automóvel perseguiu e atropelou propositalmente duas pessoas sobre uma motocicleta. Como resultado, dois jovens – um homem e uma mulher

– perderam as vidas brutalmente nas ruas de Fortaleza. Como explicar fatos como esse? Seria uma exceção ou prova cabal da incapacidade de conviver em espaço onde a concentração de conflitos nos exige maior autocontrole e paciência?

Não tenho dúvida de que estamos muito condicionados a acelerar. Sentimo-nos incomodados com tudo aquilo que barra nosso ímpeto e nos aborrece – com facilidade – diante de qualquer medida que nos conduz a pisar no freio, não no acelerador.

A prefeitura de Fortaleza, acertadamente, tem limitado a velocidade para os veículos em ruas e avenidas. Nas principais vias, o limite foi reduzido a 50 km/h. Os especialistas em trânsito e em prevenção de acidentes são categóricos ao afirmarem o quão essencial é a diminuição da velocidade, haja vista a menor probabilidade de ocorrência de sinistros graves e fatais, envolvendo veículos e, principalmente, pedestres.

Incrível, por outro lado, é saber que – mesmo diante das explicações técnicas – muitos entre nós ficam profundamente incomodados e têm frontal antipatia com as limitações no trânsito. Nessa situação, novamente, salta aos

olhos toda a dificuldade em lidar com a impossibilidade de acelerar. O individualismo cego e majoritário, bastante comum nas metrópoles, é forte barreira à necessidade de pensar nos objetivos da coletividade.

Até que ponto a aceleração e a simultaneidade, associadas às demandas econômicas e culturais, empurram-nos em direção às atitudes bárbaras, tensas e criminosas? Não exatamente o espaço urbano pelo espaço urbano, mas as diversas tendências de um modo de vida ocidentalizado, concentrado nas metrópoles (sem dúvida!) têm nos retirado a capacidade de dominar nossas raivas e alcançar maior domínio de nossas irracionalidades. Em outras palavras, estamos "aceleradamente" nos desprovendo do dom da paciência e da tolerância.

Para encerrar, volto parcialmente a hipótese de Simmel, na qual o ambiente das metrópoles tem um quê de influência na vida mental dos seus habitantes. Se há algo de verdade nessa afirmação, é imperativo sacarmos da cartola um plano de metrópole menos acelerada, aberta a sociabilidades e repleta de empatia. Certamente, isso constitui uma utopia instigante para as próximas gerações.

Eletrificação, transporte coletivo e o futuro da mobilidade urbana

Estamos em pleno processo de transição das bases energéticas da economia mundial. Os relatos datados dos anos finais da década de 70, sobre as condições ambientais, e os limites de crescimento econômico, hoje, são mais incisivos. Primeiro por todos os efeitos do aquecimento global e, segundo, pelas possibilidades de desajuste rápido, já em curso, das condições climáticas. Essa situação tem o potencial de ocasionar catástrofes e extinção da humanidade.

Diante desse cenário, os governos, a indústria, as cidades e os cidadãos se encontram expostos a grandes desafios, condicionados, principalmente, para mudanças de paradigmas,

que tornem a vida nas cidades menos impactante nos sistemas climáticos naturais.

Nesse contexto, além das novas práticas de consumo, as transformações, nos atuais padrões tecnológicos, são a aposta das corporações e dos governos. No campo da geração energética, os avanços são notórios, visto que mais companhias têm reorientado seus investimentos para a produção de energia por fontes renováveis. Os painéis solares, as turbinas eólicas e, lá na frente, a produção de hidrogênio verde se propõem a uma nova geopolítica das energias, com forte participação do Sul Global, onde estão os países mais pobres e os emergentes.

Se, para a complementação dos circuitos de sustentabilidade, a produção de energia tende a ser menos dependente da queima de combustíveis fósseis, as cidades e os componentes que as constituem estão em processo conflitivo de adequação. O fato é que não há uma velocidade única, pois enquanto nações engatinham nos processos, outras já criaram legislações proibitivas. Na União Europeia, por exemplo, estabeleceu-se um acordo para que até 2035 não haja mais a circulação de carros movidos a combustíveis causadores do aquecimento global, sendo os carros elétricos uma grande aposta. Na China,

antes reconhecida unicamente pelas cidades hiperpoluídas, as corporações do país investem bilhões de dólares na produção de automóveis eletrificados ou híbridos.

No Brasil, os automóveis elétricos ainda são artigos excepcionais no compito geral da frota. É certo que, dificilmente, nas próximas décadas, nossas cidades mudarão de perfil no que se refere à mobilidade urbana. Ou seja, mesmo mais sustentável, o automóvel continuará como principal sujeito nas ruas e avenidas da cidade. Todo esse processo, todavia, não é simples; há controvérsias. Para especialistas, nosso carro movido a biocombustível é muito mais sustentável do que os elétricos, pois não depende das baterias de lítio e funciona à base de biomassa.

Outro aspecto complicador diz respeito às medidas adotadas pelo governo federal com o intuito de aumentar, a partir de carros populares não necessariamente dotados dos itens sustentáveis, as vendas da indústria automobilística. Em complementação, vale mencionar que os automóveis elétricos são bem mais caros do que os convencionais, fato que limita o consumo por camadas sociais de renda média.

No quesito eletrificação da frota e planos para isso, a nossa metrópole não é exceção quando comparada às demais cidades brasileiras. Em 2016 até foi lançado um projeto de carros elétricos compartilhados, essa ação, no entanto, não ganhou escala e tampouco se fez prática cotidiana dos fortalezenses. Atualmente, vejo que tal prática não é mais prioridade nas ações da municipalidade.

Com mais carros elétricos, o que mudaria? As ruas de Fortaleza seriam mais silenciosas e o ar da cidade menos poluído. Por desdobramento, os negócios e as habitações passariam por mutações, pois os postos de combustíveis caducariam; com isso, seriam necessárias diferentes estruturas de abastecimento elétrico dos veículos. Contudo, um grave problema continuaria a existir: as ruas congestionadas.

Para que pensemos no impacto estruturante da descarbonização na mobilidade urbana de Fortaleza (e de outras cidades), precisamos de forte investimento na eletrificação dos modais de transporte público. É necessário progredir no sistema de trilhos, VLT e metrô, integrando-os para formar uma rede de transportes verdadeiramente eficiente para a metrópole. Essa rede de trilhos não abdica de um conjunto

de ônibus mais modernos e, da mesma forma, eletrificados ou movidos a biocombustíveis.

A mudança dos ônibus seria uma ótima abertura para outras alterações no tecido urbano e na paisagem das cidades. Primeiro, a reforma do sistema poderia vir acompanhada da adaptação de nossas calçadas e dos pontos de parada, facilitando o embarque e desembarque dos passageiros. Ao melhorar as calçadas, também aumentaríamos os níveis de acessibilidade e caminhabilidade.

Segundo, a construção de bolsões de estacionamento em zonas próximas a eixos de transporte público seria uma possibilidade capaz de incentivar o uso do coletivo em detrimento do automóvel. Além disso, a modernização da frota de caminhões, com limitação dos grandes e prioridade aos pequenos, contribuiria para alterações nos fluxos urbanos de pessoas e mercadorias. Saliento que os fabricantes de veículos de carga têm apostado em elétricos ou naqueles movidos a combustíveis renováveis.

Terceiro, a eletrificação deveria vir acompanhada da regulação dos modais individuais, como o uso da bicicleta ou outros equipamentos elétricos. Nesse caso, cabe um cuidado

redobrado. Cidades como Paris vivem grande problema pelo uso de patinetes elétricos. Lá instalou-se um verdadeiro caos provocado pelo estacionamento irregular desses equipamentos e pelos inúmeros acidentes, tombos e atropelamentos.

Longe do reino das possibilidades, as grandes cidades brasileiras, dentre elas Fortaleza, estão distantes de estar preparadas para essas transformações. Além das dificuldades tecnológicas e culturais, é importante arquitetar a origem do financiamento para todo esse processo, pois são necessários vultosos volumes de recursos públicos e privados para promover adequações como as mencionadas (basta lembrar o caso do saneamento básico!).

Na nossa cidade, somos atropelados pela velocidade dos processos, em vista disso, chegaremos a um dado momento em que a eletrificação/descarbonização não será uma alternativa, mas uma obrigação. Dada essa ocasião, sem recursos e sem um plano com metas a médio e a longo prazo, Fortaleza se manterá como metrópole da modernização incompleta, marcada, em geral, pelas atuais e futuras deficiências na mobilidade, especificamente, no sistema de transporte coletivo.

Fortaleza: cinco livros para entender seu crescimento urbano

Chegamos ao famoso 13 de abril de 2023, aniversário da cidade de Fortaleza. Agora são 297 anos desde que o povoado sobre o areal foi elevado ao status de vila. De lá para cá, muito se escreveu sobre essa cidade; listar os textos para compreendê-la é tarefa dificílima. Apesar disso, arbitrariamente e com o intuito de homenagear do mesmo modo os 60 anos do curso de geografia da Universidade Federal do Ceará (1963-2023), resolvi elencar cinco livros escritos por professores do departamento. Tais obras são essenciais para apreender como uma cidade, sem importância político-econômica, tornou-se polo de uma das maiores aglomerações metropolitanas do nosso país.

Vamos à lista!

O primeiro chama-se Capítulos de geografia histórica de Fortaleza (2021), de autoria de Clélia Lustosa Costa. O texto imerge na cidade do século XIX, desvenda as práticas sociais e os costumes de uma sociedade em processo de urbanização. Nessa linha, o livro é leitura obrigatória para os que desejam compreender os impactos do pensamento médico-higienista e das normas na reorganização do cotidiano na Fortaleza dos *Oitocentos*.

A segunda indicação refere-se ao livro Os incomodados não se retiram: Fortaleza em questão (1992), escrito por José Borzacchiello da Silva. Baseado num amplo e inovador trabalho de pesquisa empírica e teórica, o autor descreve e analisa os movimentos sociais urbanos na cidade em período de luta pela democracia e pela reforma urbana. Além de caracterizar a cidade da segunda metade do século XX, ele traz à tona a visão da cidade, enquanto campo de forças e lutas políticas, perspectiva inovadora para a época.

O terceiro lugar na minha lista vai para De cidade à metrópole: (trans)formações urbanas em Fortaleza (2009). O livro foi organizado por

Eustógio Dantas, Clélia Lustosa Costa e José Borzacchiello da Silva, com a colaboração de Salete Souza. Essa publicação explica a grande expansão urbana a partir dos anos 1970, capaz de reestruturar e induzir a metropolização de Fortaleza. No texto, o leitor encontra explicações para debater temas ainda atuais: planejamento urbano, favelização, expansão urbana, periferias e as novas centralidades na cidade.

Fortaleza: nova ordem urbana (2015) é o quarto livro sugerido. Na forma de coletânea, conduzida por Clélia Lustosa Costa e Renato Pequeno, a obra convida o leitor a mergulhar nos processos capazes de explicar a Fortaleza no alvorecer do século XXI. Muito diverso, o volume apresenta-se lastreado por robusto banco de informações e análises criativas acerca da mobilidade urbana, das dinâmicas industriais, turísticas, populacionais e socioeconômicas. Seria muita pretensão dizer que o livro é um retrato fiel da realidade, mas é cabível afirmar sua originalidade e capacidade de sintetizar o universo metropolitano gerido por Fortaleza.

Por último, o mais novo, Reforma Urbana e Direito à Cidade: Fortaleza (2022), organizado

por mim e por Clélia Lustosa Costa. Também elaborado por muitas mãos, esse livro, além de discorrer sobre a cidade, evidencia a maturidade de pesquisadores comprometidos em propor situações-problemas cuja superação é pré-condição para comemorarmos, nos próximos anos, uma urbe diferente. Sendo assim, o livro chama o leitor à criticidade, mas não deixa de apontar caminhos para pensar e fazer uma cidade para as pessoas, muito melhor para todos e todas.

Ah! Um detalhe quase esquecido: todos os livros são gratuitos e de acesso on-line no site do laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR).

Ao apontar somente cinco textos, sei que me arrisco a incorrer em alguma falha ou esquecimento. Perdoem-me! É audacioso, certamente. Entretanto, ao revisar essa lista, sinto-me contente, pois simultaneamente festejo a produção científica do departamento de geografia da UFC e ofereço à cidade de Fortaleza um grande presente. Qual seja? Não há nada melhor para um município do que bons e sérios registros de sua história e geografia. Sem isso, jamais poderíamos comemorar a data de hoje e pensar em um futuro mais utópico, quem sabe, mais justo.

Dos filmes à realidade: segregação socioespacial, preconceito e violência...

Durante o fim de semana, numa dessas plataformas de streaming, assisti a dois filmes franceses: Sementes podres (*Mauvaises herbes*, 2018) e Athena (2022). Ao mesmo tempo, ao longo dessa campanha eleitoral, acompanhei os vídeos das propagandas de candidatos circulando em áreas pobres e periféricas das cidades brasileiras. Mas afinal de contas, o que uma coisa tem a ver com a outra? Vou começar resumindo a ficção e depois volto à nossa hiper-realidade.

Os dois audiovisuais estão baseados em forte crítica social e, também, num debate dos efeitos

da geopolítica do século XXI. No filme Sementes pobres, uma criança imigrante, fugida da guerra, é adotada por uma cidadã francesa, cresce e se torna um patético aplicador de pequenos golpes em supermercados. Em mais uma de suas aventuras (há um certo tom de comédia para aliviar os dramas), o "golpista" se disfarça de agente social e vai trabalhar em uma organização responsável por "readaptar" adolescentes periféricos que são vistos como problemáticos.

No segundo filme, Athena, bem mais duro e sem nada de comédia, jovens negros e árabes, de um conjunto habitacional, nos arredores da cidade, produzem uma rebelião em virtude do assassinato brutal de uma criança, supostamente espancada por policiais. O enredo busca demonstrar a complexidade da atual sociedade francesa, os preconceitos étnicos e religiosos e as soluções populistas baseadas em ideologias fascistas/nacionalistas.

Os nossos bairros pobres, até mais sofridos do que os exemplos da cinematografia francesa, são, por razões diferentes, transformados em cenários de peças ficcionais. A cada dois anos, os "atores-candidatos" passam nas ruas e fingem se importar com aquelas pessoas. Enquanto isso,

ano após ano, como acontece nos filmes, os jovens das periferias continuam estigmatizados pelos símbolos da pobreza ou da violência urbana.

Nesse processo, os problemas sociais históricos (desemprego, pobreza, baixa escolarização, gravidez precoce e marginalização) continuam a tatuar a pele dos jovens de famílias pobres dos nossos "*banlieues*". Desse modo, o sucesso das facções criminosas e a capacidade que elas possuem de agrupar exércitos de jovens *kamikazes* podem ser, em parte, explicado por esse movimento de abandono político-social.

Dada a situação crítica, aparecem os péssimos "atores-candidatos" a defender soluções fáceis e populistas: mais policiais, mais violência, mais repressão e segregação residencial.

Na história brasileira, as políticas sociais e urbanas defendidas pela maioria dos representantes eleitos ampliaram o processo de segregação socioespacial, ou seja, partem do princípio de esconder os mais pobres, destinar a eles os piores lugares da cidade, mais e mais afastados dos centros de oportunidade, cultura e riqueza. Dessa forma, a ideia força é "varrer" os problemas para as periferias, em forma de favelas ou de conjuntos habitacionais esquecidos, sob o grande tapete que é a sociedade.

Campo e cidade no sertão do Ceará

Além dos livros, as vivências nos ajudam a perceber quão corriqueiras são as trocas entre as cidades e a situação geográfica na qual estão inscritas. Vou explicar a partir de uma das minhas experiências. Entre 2009 e 2013, tive o prazer de morar em Quixadá, semiárido cearense. Lá no Sertão Central, no polo da região, logo entendi que a cidade via suas interações com o rural e com os condicionantes naturais.

O primeiro retrato da interação cidade-história-sertão, por mim captado, foi o comércio de animais vivos e abatidos. No bairro Putiú, a feira semanal é um claro resquício dos tempos em que a pecuária era a principal riqueza daquele território. É um ambiente predominantemente masculino, no qual dezenas de

criadores e compradores, de várias partes do estado, encontram-se para negociar bovinos, caprinos, suínos. Ao final da feira, os caminhões apinhados de bois passam nas ruas; vacas e carneiros a nos lembrar das fazendas da região.

No centro urbano, o mercado municipal é o reflexo da variedade animal. Lembro bem do frenesi logo cedo, até antes do raiar do sol, entre açougueiro e clientes. Ao pendurar os diferentes cortes, o cheiro de carne fresca espalhava-se por todo o ambiente. Ao mesmo tempo, os clientes rapidamente chegavam, e as facas amoladas repartiam os pedidos. Dentro e fora do mercado, via nas banquinhas grandes peças de queijo amareladas. Circulando pelos corredores, crianças ofereciam saquinhos com verduras e temperos.

Do lado de fora, notava outros a debulhar o feijão e vender grandes espigas de milho verde. Tudo isso me lembrava dos pequenos produtores familiares espalhados pelos sítios, distritos e zonas rurais nos arredores da terra da galinha choca. Nesses aspectos do cotidiano, ruralidades e urbanidades chocavam-se e, mutuamente, produziam a alma da cidade.

O segundo destaque vai para a ecologia regional. Essa, salta aos olhos! Como não poderia ser diferente em contexto semiárido, a relação com a água é um capítulo curioso para a cidade. À época, em face à intermitência no fornecimento de água potável, uma boa residência era aquela com grandes reservatórios para água. Iniciado no século XIX, o velho Cedro não é mais o responsável pelo abastecimento urbano. Isso se resolveu, tempos depois, com a finalização da adutora vinda da barragem Pedras Brancas.

As águas saltavam à paisagem urbana com outro personagem pitoresco, o carroceiro vendedor de água. Ele complementava o fornecimento oficial de "água portável", sobretudo, para os menos potentados matarem a sede e cozinharem. Pelas manhãs, lá estavam, espécies de barris de madeira ou recipientes de plásticos eram puxados por burros. E os vendedores gritavam: "corre, dona menina! Quantas latas d'água vai querer? ".

Nos estudos urbanos e regionais, há uma máxima bem conhecida: a cidade reflete sua região. Essa é uma premissa empírica e lógica,

haja vista remeter ao espaço urbano na sua condição de centralidade e polo de atração.

Em miúdos, aponta para um modelo de organização do território onde o assentamento urbano absorve os recursos do campo e do seu entorno. Simultaneamente, esse intercâmbio é capaz de influenciar a história das cidades e deixar marcas em seu padrão arquitetônico, em sua dinâmica econômica e cultural, em sua interação com os recursos naturais, e em tantas outras situações.

Aqui poderia continuar narrando outras tantas particularidades do urbano sertanejo, como o estacionamento para carroças no centro da cidade. Ressalto, por fim, que a relação campo-cidade é regra, mas em alguns espaços essas expressões são mais latentes e marcam o cotidiano. No Sertão Central cearense, é assim!

Fortaleza na rede urbana brasileira

Em 2020, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou a versão atualizada do estudo Região de Influência das Cidades (REGIC). Esse é um documento clássico do IBGE, sendo o primeiro ofício elaborado na década de 1970, surgindo outras versões em 1987, 2000 e 2008. Em síntese, tal estudo gera um quadro classificatório dos centros urbanos brasileiros, de forma a indicar os mais dinâmicos e os fluxos estabelecidos entre si.

O REGIC é o principal documento oficial capaz de caracterizar a organização da rede urbana brasileira. Os nós dessa rede são todos os núcleos urbanos situados no território nacional, enquanto os fios conectores são os fluxos de pessoas, capitais, mercadorias e

informações. Essas movimentações resultam das interações entre as empresas, das políticas de Estado e dos interesses da sociedade civil.

No histórico interpretado, uma das informações mais interessantes que a pesquisa sobre as influências das cidades nos revela é a crescente polarização centrada em Fortaleza. Entre as três maiores aglomerações metropolitanas nordestinas (isso inclui Salvador e Recife), a cearense foi a que mais elevou territorialmente seu grau de influência.

O Arranjo Populacional de Fortaleza se vincula diretamente a 5 capitais regionais, a 34 centros sub-regionais, a 58 centros de zona e a 630 cidades. A rede urbana capitaneada por nossa capital alcança uma população de mais de 20 milhões de habitantes e se descortina sobre estados como Rio Grande do Norte, Piauí, Maranhão e, ainda, em trechos de Pernambuco, Tocantins e Pará.

Há, no mínimo, duas possibilidades explicativas para esse quadro. A primeira diz respeito à ampliação das infraestruturas. A projeção da metrópole, enquanto cabeça de rede urbana, deve-se aos investimentos em sistemas de transporte e reestruturação econômica.

Certamente, os maiores exemplos são o Porto do Pecém, a Zona de Processamento de Exportação e o Aeroporto Internacional com seus Hubs aeroviários.

A segunda explicação remete-se aos serviços sediados em Fortaleza e região metropolitana. Na capital, são identificados os mais especializados e complexos centros de atendimento à saúde, assim como, as principais instituições de pesquisa e ensino superior. Esses são considerados serviços extremamente raros, pouco difundidos, mesmo na região polarizada por Fortaleza. Some-se a isso o estabelecimento de instituições da administração federal como o Departamento de Obras contra a Seca (DNOCS) e o Banco do Nordeste.

Esse quadro parece muito positivo, no entanto, há ressalvas. A REGIC aponta que a rede urbana de Fortaleza apresenta renda per capita de R$ 13.561, a menor entre as 15 principais redes urbanas do país. Para o contexto regional, a concentração de serviços em poucos aglomerados urbanos, ou em um único, cria desequilíbrios regionais. Trocando em miúdos, os habitantes de centros ou cidades desassistidos pelas infraestruturas e serviços

enfrentam maiores dificuldades para acessar atendimento médico especializado, educação de qualidade, postos de trabalho e atividades de lazer e cultura. Tais condições implicam a diminuição dos índices de renda e a qualidade de vida.

Cabe, portanto, estabelecer um planejamento regional capaz de descentralizar as atividades públicas e incentivar a realocação de investimentos privados. Dessa maneira, criam-se condições para maturação de centros urbanos intermediários, fato que diminui a tendência às migrações (de pessoas a empresas) em direção à consolidada região metropolitana de Fortaleza.

Regiões metropolitanas e os desafios para o planejamento urbano

Para que servem o planejamento e a gestão das regiões? Em tese, para alcançar objetivos sociais e econômicos. Mas de que objetivos estamos falando? Num máximo esforço de síntese, poderíamos explicitar dois: primeiro, melhorar a vida das pessoas sem esquecer do ambiente no qual estão inseridas, ou seja, promover o desenvolvimento; segundo, democratizar a tomada de decisões capazes de mudar a vida de todos, em outras palavras, fomentar a participação popular.

Nesse contexto, quando lembramos do ordenamento do território, a regionalização "metropolitana" é uma das estratégias mais

disseminadas pós-Constituição de 1988. Como prescreve o Estatuto da Metrópole, sancionado em 2015, a formação de uma região metropolitana intenta a promoção da articulação interfederativa (municípios-Estado-União), implementação de políticas públicas de interesse comum e atração de investimentos públicos e privados.

No Ceará, contamos com três regiões metropolitanas: a de Fortaleza, a mais dinâmica e instituída ainda na ditadura, em 1973; a do Cariri, datada de 2009; e a caçula, a de Sobral, aprovada em 2016. Em termos comparativos, na Paraíba são mais de uma dezena de regiões metropolitanas e, no estado de Santa Catarina, todos os 295 municípios estão inseridos nesse mesmo tipo de regionalização.

Vamos às questões. No nosso estado, o "modelo" metropolitano é eficaz para conduzir a gestão e o planejamento de aglomerações urbanas tão diversas?

A resposta é condicional. Se a governança metropolitana construir quadro urbano baseado em compartilhamento de funções político-econômicas e potencializar a multicentralidade regional, acreditamos ser bem-sucedida a

proposta. Todavia, se as políticas públicas e os investimentos das corporações tendem a polarizar-se em um único núcleo urbano, o resultado será a elevação da desigualdade interna à região metropolitana e a criação de uma superdependência de municípios precários em relação a um polo dinâmico.

Cabe uma segunda e complementar indagação: numa sociedade de mercado, à brasileira, é possível consolidar uma organização metropolitana pautada no primeiro contexto? O da complementaridade? É viável desde que os processos de governança incluam além dos entes privados empresariais, setores da sociedade civil críticos à concentração funcional. Para tanto, o Estado tem papel de induzir novas centralidades urbanas, ou melhor, de fortalecer economicamente as municipalidades, sobremaneira, as menos integradas às dinâmicas metropolitanas.

Entendemos que a tendência de replicar o modelo de gestão metropolitana se impõe, porque os problemas socioespaciais antes exclusivos aos grandes centros, hoje são facilmente identificados em regiões baseadas em cidades intermediárias. Assim, o tráfico de drogas, a

violência, os impactos ambientais, o controle do solo urbano, o trato dos recursos hídricos e os conflitos sociais urbanos são grandes desafios à "governabilidade" e ao desenvolvimento, mas, por outro lado, podem ser resolvidos a partir de parcerias intermunicipais (os consórcios de saúde são bons exemplos).

Em tom otimista, podemos dizer que, se o pressuposto fundamental da organização metropolitana é a intenção de resolver grandes problemas em conjunto, é acertado e avançado o processo instituição e planejamento das regiões metropolitanas. Só não podemos esquecer que existem outras possibilidades de regionalização. Mas isso é conversa para outra oportunidade!

Por amor às feiras

As memórias geralmente nos traem. Que pese essa máxima, lembro-me de quando, pela primeira vez, visitei uma feira livre. Era ainda madrugada quando, junto ao meu avô, subi na boleia de caminhão com destino à feira de São Bento, em Cascavel, hoje integrante da região metropolitana. Nossa missão estava dada, comprar um filhote de porco, ou como dizia meu velho, um "bacurim". Pela aventura, senti-me deveras entusiasmado.

Ao chegar à cidade e aos espaços da feira, os raios de sol, ainda, timidamente, iluminavam os homens, as mercadorias e as barracas. Ao passar das horas, percebia que a aglomeração ganhava volume. Mais barracas eram armadas, outras tantas mercadorias (vivas e inanimadas) coloriam os expositores na rua, na praça e no mercado. Em poucas voltas do ponteiro, a onda de gente

preencheu as passagens e os novos ouvidos, tamanho eram os barulhos.

A inexperiência explicava minha admiração generalizada. Quase tudo me prendia a atenção, no entanto, rapidamente entendi uma ordem naquele aparente caos. Descobri uma repartição do espaço e das funções internas à feira. Acredito que foi a primeira vez que vivenciei na prática um zoneamento funcional e uma diferenciação de áreas, expressões técnicas e pomposas que viria a estudar nos bancos da universidade.

Meu avô e eu, depois de uma tapioca com café, fomos à feira dos animais. Mirando todos os bichos e, especialmente, os porquinhos, compreendi as dificuldades em adquirir o pequeno suíno. Primeiro, o velho Chico identificou os mais interessantes exemplares, na sequência, era necessário examiná-los e ter a certeza de que eram saudáveis; por fim, o acordo não se fechava sem a dura negociação entre o esperto vendedor e meu avô.

Depois dessa minha primeira visita, outras oportunidades se concretizaram. Anos depois, acompanhei meu pai na feira de Messejana, uma das maiores da capital. Como minha mãe herdara o gosto pelos porquinhos, viemos à capital

comprar um espécime. Já adolescente, fui tantas vezes com amigos. Íamos portando castanhas de caju para vendermos aos atravessadores. Com o dinheiro arrecadado com a venda das amêndoas, comprávamos roupas e calçados. Na vivência, fazíamos valer as relações campo e cidade: levávamos as matérias-primas e voltávamos com os produtos industrializados. Pensem numa balança comercial "pessoal" desigual, para nós, lógico.

No presente, tive o prazer de, em companhia de meus dois filhos, ir à feira tanto em Cascavel como em Messejana. Passadas décadas da minha primeira ida, elas acompanharam as mudanças tecnológicas e econômicas da atualidade. Além dos produtos artesanais e animais, há barraquinhas repletas de produtos importados de muito longe, quase tudo da China. Em parte, a feira se globalizou. O que não mudou foi o sentido desse espaço, ou seja, a aglomeração, as interações pessoais, os cheiros e os barulhos. A feira continua popular e eu, particularmente, gosto muito.

A feira é isso. A feira é bagunça, é caos, é movimento. A feira é um microcosmo da/na cidade. É um produto milenar. A feira está em todo lugar, em todos os países. Feliz é a cidade que dispõe de pelo menos uma feira para tê-la consigo.

Cinco desafios para a política urbana e regional no Estado do Ceará

Após a apuração e divulgação do resultado eleitoral, foram conhecidos todos que assumirão, no Ceará, as cadeiras no legislativo e no executivo em 2023. Pelo menos nessa escala, pode-se pensar nos desafios, nas prioridades e no aprimoramento das ações para superar problemas sociais, econômicos e ambientais persistentes. Em relação às cidades e às regiões, cinco são os desafios estaduais: parcerias e planejamento entre municípios, estruturação dos sistemas de gestão compartilhada do território, fluidez da rede urbana, redistribuição

das oportunidades econômicas das regiões e implementação da governança metropolitana.

O primeiro dos desafios do novo governo é a indução de parcerias entre as municipalidades das regiões de planejamento do estado. Sob a coordenação do governo estadual, os dirigentes dos municípios podem acordar objetivos em comum para solucionar problemas antigos, dentre eles, destaco a construção de aterros sanitários e a generalização da coleta e tratamento adequado dos resíduos sólidos.

Os consórcios entre municípios, utilizados para manter os equipamentos de saúde compartilhados, são eficientes, em potencial, na criação de estratégias de gestão, tal como a criação de entidades/autarquias regionais capazes de planejar o uso dos recursos naturais e de elaborar os licenciamentos ambientais na escala dos municípios. Esse seria o segundo desafio. Ademais, vale informar a existência da Lei Federal 11.107 de 2005, que dispõe sobre normas gerais para a formalização dos consórcios entre os entes federativos.

O terceiro impasse refere-se à mobilidade de pessoas e de mercadorias. A construção de novas estradas é condição basilar para

mudanças qualitativas nas pequenas e médias cidades. Na perspectiva do transporte, é imprescindível o fortalecimento de rede viária capaz de ligar as pequenas cidades (entre 5 e 20 mil habitantes), menos estruturadas, aos centros urbanos dotados de serviços públicos e privados mais complexos. Dessa forma, as populações têm a garantia de escoar mercadorias e buscar suas necessidades secundárias com deslocamentos curtos e rápidos. Com isso, mantém-se a possibilidade de viver nos núcleos menores, prevenindo a migração e o inchaço demográfico nos grandes centros. É notório, dito isso, que o terceiro desafio não se resolve sem a melhoria das empresas prestadoras dos serviços públicos de transporte interestadual.

Não menos importante, a política de estímulo à produção e, mais ainda, à distribuição de riqueza é meta prioritária. Para esse propósito, não adianta apenas conceder incentivos fiscais aos grupos econômicos industriais em troca de baixíssimos salários. Medidas econômicas diferentes baseadas em cooperativas de trabalhadores, nos circuitos econômicos complementares e no fortalecimento de empresas locais, tendem a fixar a

riqueza nos territórios, evitando a drenagem das rendas. Isso é mais um desafio, repensar o modelo de desenvolvimento regional das cidades no Ceará.

O quinto desafio está no planejamento das três regiões metropolitanas do Ceará. No Cariri, na RM de Sobral e, principalmente, na RM de Fortaleza, onde concentram-se os maiores contingentes populacionais e a maior produção de riqueza no estado. Por outro lado, eles não estão livres dos problemas: violência, favelas, degradação ambiental, desemprego etc. No mínimo, a secretaria de cidades deve agilizar a aprovação dos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado de cada região metropolitana e criar, junto aos representantes municipais, agenda clara de metas de curto, médio e longo prazo. Isso, lógico, deve vir acompanhado de planejamento orçamentário sem o qual nada sai do lugar. Soma-se a isso as dificuldades que as cidades demonstram no momento de atualizar os seus planos diretores, ação imposta por lei a se repetir a cada dez anos.

Como toda lista, esta que apresento, provavelmente, é incompleta. Na gestão do

território, há interesses divergentes e visões contrárias naquilo que se refere às fórmulas de equacionamento dos problemas. Dentre razões diversas, uma das vantagens de se viver em país minimamente democrático é a possibilidade de um simples colunista propor ideias ao governador e aos deputados recém-eleitos. A esperança permanece no desejo de que a vida melhore nas cidades e regiões, de modo a ser alicerçada em educação de qualidade, sistema de saúde preventivo, segurança cidadã, distribuição de renda e em condições urbanas e regionais aprimoradas.

O que são pequenas cidades?

Nos estudos urbanos e regionais, é costumeiro dar mais atenção às metrópoles e às cidades médias do que às pequenas cidades. Por que isso acontece? E o que é de fato uma pequena cidade? Ela é importante ou é um resíduo do processo de urbanização generalizado?

O adjetivo "pequena" encaminha certa compreensão. As cidades são denominadas pequenas, sobretudo por três razões: 1. Agregam população não superior a 20 mil habitantes, sendo que em outros países esse número é bem inferior; 2. São aglomerações urbanas com restrita área de influência territorial, muitas das vezes polarizam tão somente os povoados inseridos na sua própria área municipal; e 3. São cidades onde se produz

pouca riqueza, geralmente atribuída a uma única atividade econômica e quase sempre muito próxima ao mundo rural.

Nos estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dados de 2018 mostram que o Brasil conta com mais de 4000 mil cidades pequenas (centro local, na classificação do Instituto). Dessas, a maior parcela localiza-se na região Nordeste, ou seja, 35,6% ou 1.436 cidades pequenas. Sem mais cientificismos, fica evidente o quanto esse modelo de cidade é comum e disperso no território, restando nessa característica uma das principais importâncias da cidade pequena.

Tais cidades, mesmo não sendo lócus de grande movimentação econômica e inovação, são deveras estratégicas para a disponibilidade de serviços básicos para a sua população e a população rural de proximidade. Serviços bancários, comércio varejista, serviços cartoriais, religiosos e de atendimento social são claros exemplos de como os pequenos núcleos atendem às demandas sociais de milhões de brasileiros.

No cotidiano e nas sociabilidades, a reduzida população e as relações sociais, muitas

das vezes, regidas pelos elos de parentesco, proporcionam aproximações mais pessoais e comunitárias, estando longe do anonimato que marca a massa dos moradores das grandes cidades. Para alguns, isso é puro provincianismo, um atraso à modernidade. Contudo, os níveis de solidariedade mais íntimos e interpessoais tendem a demonstrar o lado positivo desse modelo de convivência.

Não é raro ver matérias de jornais anunciando pequenas cidades italianas, portuguesas e alemãs, oferecendo milhares de euros, a fim de atrair novos moradores e evitar a morte daquelas pequenas vilas. No Brasil, o grande papel das cidades pequenas é exatamente propiciar aos moradores, em geral, e aos do campo a ocupação permanente, evitando o esvaziamento regional e a criação de desertos sociais. Essa é a política estratégica, pois evita o êxodo rural e pode ampliar a produção de alimentos ou outros produtos importantes para cidades de diferentes hierarquias.

Posto isso, finalizo conclamando a formulação de políticas públicas específicas para as cidades pequenas. Tais medidas não precisam ser revolucionárias, basta pensar, ao elaborar

os planos de governo, na importância dos benefícios sociais e no salário-mínimo para os moradores das pequenas cidades. Basta pensar, também, em subsídios para a agricultura familiar e para os pequenos negócios urbanos. Por fim, basta pensar em melhores sistemas de transporte regional, com barateamento do transporte público, capaz de, regionalmente, permitir o deslocamento dos residentes diante da necessidade de serviços encontrados em cidades mais complexas.

Universidade, conhecimento e o desenvolvimento regional

A centralidade da economia mundial se encontra na produção de conhecimento, de informação, de técnicas e de tecnologias. Para tanto, são necessárias instituições de pesquisa e ensino superior capazes de responder às demandas presentes e, muito mais que isso, inserir o país no grupo dos protagonistas mundiais, ou seja, gerador de tendências e de inovações.

Pesquisas recentes têm demonstrado que o incentivo à ciência e à tecnologia, inegavelmente, constitui-se em vetor de desenvolvimento urbano e regional. Para provar essa descoberta, poderíamos até citar os exemplos

da região do Vale do Silício ou o *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) nos Estados Unidos da América; mas, ficando nos casos mais populares de sucesso nacional, quem não sabe da qualidade da Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ), no Rio de Janeiro? Ou mesmo do Instituto Butantã, em São Paulo?

Ainda no estado paulista, as três universidades estaduais, USP, UNESP e UNICAMP, são potências na produção de conhecimento e têm impacto nas condições socioeconômicas, nas cidades e nas regiões onde estão instaladas. São centros consolidados que dão ao estado de São Paulo vantagens comparativas e capacidades diferenciadas de inserção no sistema econômico mundial.

Na escala nacional, as Universidades Federais e os Institutos de Educação, Ciência e Tecnologia, localizados nas centenas de cidades do Brasil, formam uma preciosa e pujante rede pública de desenvolvimento tecnológico e de formação de pessoas. No Ceará, por exemplo, contamos com três universidades Federais e um Instituto Federal com respectivos campi distribuídos em, praticamente, todas as regiões do estado.

A interiorização dessas instituições é um legado do qual jamais poderemos abrir mão. Muito pelo contrário, além do crescimento das já amadurecidas, carecemos manter e fortalecer as recém-criadas.

É um fio de esperança saber que os jovens de Russas, de Crateús, de Redenção ou de Boa Viagem (e de tantas outras cidades!) podem alcançar o conhecimento mundialmente produzido por meio das instituições públicas em funcionamento nesses municípios. Depois de formados, tornam-se cidadãos do mundo, especialistas na computação, nas engenharias, nas ciências médicas, nas artes, nas humanidades e nos recursos naturais.

Em qualquer tempo, pergunte-me pela definição do que seja um bom governo e te direis: no mínimo, é todo aquele que não ousa cortar os recursos dos ministérios da educação ou da ciência e tecnologia.

Em momentos de crise econômica, essas instituições não são problema, mas diametralmente o oposto, elas são uma das cordas para nos tirar do fundo do poço! Lembro-me bem de uma tirada humorada de um professor muito experiente: "onde existe uma universidade, até a conversa no botequim é diferente".

Mudança climática, cidades e justiça espacial

O Instituto de Planejamento de Fortaleza (IPLANFOR), em parceria com o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), organiza neste mês um importante ciclo de debates chamado Outubro Urbano. O Evento consiste na reunião de especialistas com o objetivo de discutir a condição de vida e a estrutura das cidades brasileiras, em especial, as cearenses.

Em 2021, para os debates urbanos, selecionaram-se a urbanização e as mudanças climáticas como tema central. Momento e temática convenientes, haja vista a realização do evento mundial que se avizinha; falo da

Conferência das Partes (COP26), recebida pela cidade de Glasgow, na Escócia, entre 1 e 12 de novembro.

Convidado a participar das discussões, contribuí junto à mesa-redonda Planejamento Metropolitano e Crise Climática. Na oportunidade, particularizei a exposição e detive-me a argumentar sobre o processo de metropolização em Fortaleza, que adjetivei de precário, e os riscos socioambientais a serem ampliados com possíveis eventos extremos climáticos.

Na minha concepção, não há dúvidas de que as formas de produzir mercadorias e energia carecem de redefinição tecnológica, principalmente, constituindo estruturas menos dependentes dos combustíveis fósseis e mais próximas aos padrões renováveis. Na mesma linha, torna-se imprescindível alterações na legislação, a fim de estabelecer limites na geração de gases do efeito estufa e na criação de fundos para financiamento de práticas de conservação e de proteção de áreas naturais estratégicas.

Além da tecnologia, a dimensão cultural é aspecto decisivo. Sem modificações na forma de consumir os recursos naturais, os milhões de

habitantes das metrópoles elevam os impactos na estrutura ecológica regional e na dinâmica climática local e mundial. Ou seja, sem alterações no modo de vida urbano-metropolitano, a pressão, sobre o meio natural, permanece avassaladora.

Além disso, há o que acrescentar à lista de objetivos. Metrópoles desiguais e precárias como Fortaleza enfrentam mais dificuldades em implementar uma agenda de resiliência. Em metrópoles como a nossa, existem entraves socioeconômicos persistentes, que tendem a minar as tentativas de construir medidas de adaptação às mudanças climáticas!

O Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), projetado pelos pesquisadores do Observatório das Metrópoles, prova as precariedades na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF). O estudo indica claramente as carências no atendimento domiciliar de serviços coletivos urbanos e na infraestrutura, sobretudo, nos demais municípios que formam a RMF.

De acordo com dados estimados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no Ceará, 9,2% da população vive em favelas. Esse dado salta para 23,6% se

considerarmos somente a cidade de Fortaleza. Pensem comigo: diante de eventos extremos, como chuvas torrenciais ou longos períodos de estiagem, como sobreviverão as famílias residentes em barracos nas margens de nossos rios, em encostas ou sobre as dunas? Seja pelas inundações, seja pela insegurança hídrica, essas famílias vão se deparar com grandes desafios, ou melhor, intransponíveis às suas próprias capacidades de viver na cidade.

Se, por um lado, é correto o esforço para mudar tecnologias e comportamentos sociais, por outro, é difícil crer na eficiência dessa conduta sem o enfrentamento das desigualdades socioespaciais metropolitanas. Trocando em miúdos, não se efetiva agenda ambiental e climática sem outro forte pré-requisito; a saber: a ampliação do bem-estar urbano para os milhões de cidadãos. Com esse cuidado social, as metrópoles diminuirão as áreas de fragilidade socioambiental e farão a parte primordial no cuidado que o Planeta carece.

Cuidem dos rios urbanos!

Rios e cidades, cidades e rios; é difícil separar esse par e, mais ainda, listar seus papéis e hierarquizar suas contribuições à história e à civilização. Há cinco mil anos, o berço da urbanização mundial foi construído nas terras entre rios no Oriente Médio. Passados os milênios, muitas outras "mesopotâmias" surgiram e a relação rio e cidades ficou mais íntima, porém não menos conflituosa.

Na verdade, é bem fácil identificar as cidades ou rios ao lembrar das tessituras, imaginários e simbolismos. A maioria lembrará Lisboa, o Tejo e a poesia de Fernando Pessoa. Os românticos rapidamente mencionarão Paris e o Sena. Os economistas apontarão as cidades industriais alemãs e o vale do Ruhr. Os amantes

da história ficarão atentos ao caso do imenso Nilo, com cidades e ruínas. Os místicos abrirão a lista com o Ganges e toda a espiritualidade das populações hindus.

E o que acontece na maior bacia hidrográfica do mundo, a nossa Amazônia? A vida urbana é deveras condicionada pelo regime dos rios, por seus meandros e suas dimensões. Manaus e Belém são grandes metrópoles brasileiras e maiores estandartes de uma hierarquia urbana fluvial. A elas estão associadas muitas outras médias e pequenas cidades, da mesma forma ou até mais, condicionadas pelos cursos d'água. É o universo amplo e multiforme das cidades ribeirinhas.

Nessa estreita relação, há, da mesma forma, o que lamentar. No período da primeira Revolução Industrial, fundamentado no avassalador processo de mineração e na mecanização, os rios foram mal tratados, devastados; quase mortos. Tornaram-se rios tristes para que a civilização industrial florescesse. As populações urbanas os transformaram em latrinas correntes. Encarada enquanto condição insustentável, a situação fluvial precária, em alguns países e cidades, foi gradualmente revertida. O caso do

Tâmisa em Londres, por exemplo, serve para nos lembrar de como é possível reverter tal degradação.

Lamentavelmente, no Brasil, os rios urbanos continuam tristes. Quem nunca ouviu falar das espumas contaminantes a flutuar sobre as águas do tão modificado rio Tietê, em São Paulo? E o terrível odor exalado pelos dejetos misturados às águas do Pinheiros? Sim, a capital econômica do Brasil é exemplo de transformação urbana baseada na canalização, nos aterros e na retilinização dos rios. Isso é um verdadeiro atentado à natureza em face aos objetivos da modernização econômica.

E de Fortaleza, o que temos a falar? Semelhante ao padrão brasileiro, o "urbanismo" da nossa cidade teimou em eleger os rios, os riachos e as lagoas como adversários ao progresso. A história da cidade é marcada pelo aterro constante, ocupação das margens, supressão e a canalização de tudo que é corpo hídrico superficial. Além de ambientalmente incorreto (lembre-se das inundações), isso enfeia nossa capital. Para mim, não há coisa mais desastrosa na paisagem urbana do que

nossos canais artificiais, riachos cercados por paredes de concreto.

O riacho Pajeú, marca natural e condicionante importante da ocupação da vila de Fortaleza, foi praticamente escondido entre ruas e galerias. Muito raramente, ele aparece na paisagem como algo a lembrar o que fora há séculos. Só é lembrado, popularmente, durante o período chuvoso e, mais ainda, pelas imagens tomadas pelas águas pluviais da avenida Heráclito Graça, antigo percurso dele.

O Rio Ceará e, precipuamente, o Maranguapinho, sendo o principal tributário, são os casos mais emblemáticos. As margens, transformadas pela desigualdade urbana, apresentam-se como áreas de risco e de habitação precária. Os projetos de alocação de infraestrutura são infindáveis e, do mesmo modo, ineficientes na preservação do pouco de natureza que resta.

Por fim, o Cocó. Este é, sem equívoco, o mais lembrado por conta do Parque Urbano homônimo. Inclusive, a delimitação clara do Parque é fato a comemorar e tende a resguardar o grande patrimônio ecológico que nos resta. Ressalto, porém, que o Cocó não começa exatamente no trecho mais protegido. No

médio curso, persistem males tão comuns e predatórios como os detalhados no caso do Maranguapinho.

Para concluir, lembro que usei este espaço para tratar das mudanças climáticas e dos possíveis efeitos no meio urbano. Feito isso, descortino uma das prioridades para uma agenda de mudanças. Este é o primeiro desafio! Vamos começar a cuidar muito mais dos nossos rios. Eles são como veias a encher de vida e verde o tecido urbano. Sem eles, a vida na cidade é insuportavelmente cinzenta.

As praias vão sumir: orlas marítimas ameaçadas

As zonas litorâneas são espaços sociais concorridíssimos, não à toa morar na praia é um sonho para muitos e realidade para poucos; seja pela residência das classes média e alta, seja pelas funções de turismo e lazer. Os gestores das cidades litorâneas consideram as áreas à beira-mar como legítimas galinhas dos ovos de ouro para a economia e o marketing urbano das metrópoles.

Por essas e por outras, no Brasil, há uma corrida generalizada para embelezar e ampliar tais zonas. Na tentativa de concretizar esses objetivos, atualmente, gastam-se milhões de reais em obras na terra e no mar para alargar a faixa de areia que beija os oceanos. As obras e os aterros, além do elevado custo, são geralmente soluções

paliativas aos efeitos danosos promovidos pelos próprios gestores políticos e grupos econômicos.

A necessidade de engordar as linhas de costa justifica-se, via de regra, por processo de desgaste que esses mesmos trechos já sofreram ou vêm sofrendo. Nos últimos 70 anos, inequivocamente, o crescimento das cidades litorâneas vem matando a galinha dos ovos de ouro.

Para a industrialização e a construção de infraestruturas portuárias, espigões mar a dentro foram construídos, desembocaduras de rios foram alteradas e manguezais desflorestados. Isso tudo promove uma nova e artificial dinâmica dos sedimentos arenosos, o que resulta na redefinição da alimentação natural das praias. Em outras palavras, a areia não chega à praia.

A construção do porto do Mucuripe, em Fortaleza, e a implantação do Complexo de Suape, em Pernambuco, são exemplos óbvios de projetos a alterar fortemente a zona costeira. Os problemas se multiplicam. Só para citar mais um, em Recife, os ataques de tubarões a banhistas podem, também, ser explicados por essas transformações socioeconômicas.

Em complementação, a incorporação imobiliária tem sua parcela de responsabilidade no comprometimento das orlas marítimas.

Construção de condomínios, hotéis e outras formas imobiliárias e turísticas recobrem e fixam planícies e dunas. As areias que migram pelo vento são barradas pelos imóveis e não encontram mais seu destino natural.

Para piorar, em escala mundial, a elevação contínua do nível médio do mar, derivada das mudanças climáticas, indica o quanto as orlas urbanas serão impactadas. Há previsão de que bairros inteiros serão submersos se o mar continuar a subir. Ironicamente, talvez seja por isso que, tanto aqui como em outros balneários, a moda à beira mar é construir arranha-céus de mais de 50 andares. Será que esses seriam uma nova muralha que cerca o mar?

Pelo andar da carruagem, lamento pensar que pouca coisa mudará. Diante dos problemas, serão priorizados "remendos" em detrimento de ações efetivas, resolutivas. As orlas e as zonas de praia são bens públicos, áreas deveras frágeis. As apropriações socialmente produzidas (lazer, trabalho, moradia) precisam reconhecer e respeitar os limites impostos pela dinâmica natural. Como já aconteceu com a antiga Praia do Peixe, hoje Praia de Iracema, sem os devidos cuidados, lembraremos das belas praias, somente, nos álbuns pessoais e nos históricos das redes sociais.

A culpa não é das chuvas

Lembro-me, como se fosse hoje, da alegria do meu avô ao ver as primeiras precipitações da estação chuvosa. Se a água caísse em janeiro, ele já corria para preparar a pequeníssima propriedade para o plantio de feijão, das sementes de milho e de mandioca. O velho Chico do Lino, como muitos sertanejos do semiárido, nunca pensou nas chuvas enquanto problema. Antes de tudo, eram, segundo crenças próprias, uma grande bênção dos céus.

Se para os habitantes do mundo rural, o pensamento vai à direção da fé do meu saudoso vovô, para os citadinos, a intensidade das chuvas pode ser uma grande preocupação.

Vamos à cronologia das manchetes. Em abril de 2010, em Niterói, após fortes eventos

pluviométricos, o Morro do Bumba veio a baixo. Nesse episódio, dezenas de habitações precárias caíram, ceifaram vidas e esperança de algo próximo a 300 famílias. Tempos depois, muitas famílias, mesmo cientes das condições de risco, não tiveram uma alternativa e voltaram às zonas de perigo. Em janeiro de 2011, as chuvas que abateram a região serrana do estado do Rio de Janeiro provocaram desmoronamentos, avalanche de lama e quase mil pessoas perderam a vida nas cidades de Nova Friburgo, Teresópolis e Petrópolis.

No Vale do Itajaí, no estado de Santa Catarina, o ano de 2020 foi trágico. As inundações afetaram mais de nove cidades, mortes foram registradas e muitas casas e infraestruturas destruídas. No mesmo ano, por aqui, no Ceará, era fevereiro e a cidade do Crato viu o canal do rio Granjeiro transbordar depois de uma chuva de mais de 100 milímetros. Nesse mesmo período, outros tantos alagamentos e problemas foram registrados em São Paulo e demais municípios da região metropolitana. No apagar das luzes de 2021, acompanhamos a situação dos municípios do sul da Bahia e, agora, em 2022, vemos a condição em Minas Gerais. Para esses

casos, não é preciso nem gastar as teclas em face à proximidade e à magnitude da calamidade socioambiental sobre a qual todos estão lembrados.

Diferente do que possamos concluir, o problema não está nas chuvas. Os problemas (e são muitos) estão aqui embaixo, sobretudo nos ambientes urbanos. A chuva, como o melhor dos fiscais de obra, só deixa claro o que estamos fazendo de errado.

Nos ambientes urbanos, diante da intensa ocupação e da precária artificialização do sítio natural, não há proteção adequada das matas ciliares dos rios. Nesse contexto, produz-se uma estrutura de escoamento pluvial subdimensionada e autorizam-se construções, que tornam as estruturas insuficientes aos fluxos.

Lamentavelmente, frente à desigualdade das condições de acesso à moradia, a estrutura econômica e social condena milhões de pessoas a construírem habitações muito próximas às áreas de inundação de rios ou em encostas altamente inadequadas à construção residencial.

Um dia, a chuva vem mais forte do que se espera. Isso é natural e vem se agravando

em virtude das mudanças climáticas. Como resultado, vemos prejuízos e mortes evitáveis acontecerem com frequência. Mais do que isso, sempre os mais pobres são também os mais vulneráveis, os que mais perdem, os que mais morrem.

Na atualidade, existem muitos sistemas e radares capazes de prever e recomendar as medidas preventivas mais adequadas. Conheço dezenas de estudiosos e centenas de estudos que trazem informações e conclusões minuciosas em relação às áreas de risco e aos eventos extremos. Outros tantos mapeamentos já foram realizados e indicam exatamente os locais onde o problema pode acontecer.

O que as matérias dos jornais têm registrado não são desastres naturais. O problema não é ausência de tecnologia. O problema não é a chuva em si; o problema é o desigual acesso às boas condições de vida nas cidades. Continuamos, de fato, diante de uma crise de parcialidade no planejamento e na gestão da cidade brasileira. As áreas mais pobres e frágeis da cidade, muito mais que recursos para ações paliativas, merecem prioridade nos orçamentos municipais também em dias ensolarados.

Asfalto não é sinônimo de modernidade

Governar é das tarefas mais difíceis. Nessa esteira, gerir uma cidade e, principalmente, seus problemas é dor de cabeça na certa. A premissa anterior serve, em princípio, para reconhecer as dificuldades, por outro lado, não apaga as bizarrices e os erros obtusos que gestores públicos insistem em repetir. A miopia técnica mistura-se à ignorância social e resulta, mais cedo ou mais tarde, em agravamento dos problemas urbanos.

Para inserir o leitor no enredo, vou percorrer um caso diferente dos que geralmente costumo frisar, o da metrópole. Quero pensar sobre a ação dos grupos políticos, que são responsáveis pelos destinos das cidades de menor porte, onde as decisões até parecem inofensivas, mas não são. Como são muitas as

possibilidades, tentarei falar do mais concreto e próximo que a paisagem urbana pode nos revelar: o fetiche pelo asfalto.

Desde que o petróleo e os automóveis se tornaram patronos da economia mundial e da mobilidade urbana, houve uma alienação e uma crença coletiva de que asfalto significa modernidade, bem-estar e desenvolvimento urbano. Meu Deus, quanta tolice. "Ah, isso é coisa do passado, nossos prefeitos e vereadores mudaram!". Aqui, o ingênuo se engana.

Nos últimos meses, acompanhei o caso de uma cidade da região metropolitana onde o prefeito e os vereadores de oposição digladiavam-se, a fim de provar o quão eram capazes de recobrir com asfalto as ruas. O índice de eficiência estava na quantidade de metros cúbicos de borra preta que cada agente político era capaz de espalhar sobre os calçamentos preexistentes.

Tecnicamente, os "amantes" do asfalto podem defender sua capacidade de facilitar a trafegabilidade e o conforto ao circular sobre rodas. A afirmação em si tem fundo de verdade. Há muitos pré-requisitos para definir o derivado de petróleo como a melhor escolha

e, nisso, pouco se pensa, pois a ideia é mostrar os feitos da "gestão asfaltadora".

Antes de pavimentar uma rua com asfalto, são necessárias outras estruturas que ficarão ao lado ou por baixo da via. Asfalto sem sistemas de calçadas e vias para pedestres? Asfalto sem sistema de distribuição de água e captação de efluentes residenciais? Asfalto sem sarjetas e sistema de drenagem? Asfalto sem o tratamento correto das camadas inferiores? Asfalto sem controle do uso do solo e prevenção à ocupação de áreas naturalmente frágeis? Asfalto sem espaços públicos e áreas verdes para o lazer? Para o espaço com esses detalhes, o mais importante foi feito: pintou-se a rua de preto.

Quando chega a quadra chuvosa (no Ceará, chamada de inverno), a água do céu mostra claramente o erro cometido aqui na terra. Não há drenagem e, com o bendito asfalto, as águas correm superficialmente, não infiltrando no solo, com mais violência, inundando as casas, os comércios e as cidades pobres.

Sim, cidades pobres! Atingidas pela bênção das chuvas nem se quer comemoram, pois o espírito público dos seus representantes só pensa na suposta modernidade, só pensa no asfalto. Oh, meu Deus! Como estamos atrasados.

O Parque do Cocó queima e Fortaleza inteira sofre

Parte significativa do Parque do Cocó queima e a cidade sofre. Esse espaço verde, um dos maiores parques urbanos brasileiros, é decisivo para a qualidade de vida na cidade de Fortaleza. As relações entre rios, vegetações e animais criam um ecossistema a produzir inúmeros serviços naturais gratuitos, porém com valor incalculável e insubstituível.

Lamentavelmente, só notamos a necessidade de atenção e de cuidado ao Parque quando seu equilíbrio dinâmico é quebrado. Não sei exatamente a causa do incêndio, se criminoso ou acidental, contudo as perdas são enormes.

Quanto mais extenso e duradouro for um incêndio, maior é o tempo necessário para que a natureza se regenere. Em muitos casos, os prejuízos são irreversíveis.

Anotemos as consequências socioambientais. Toneladas de dióxido de carbono são lançadas na atmosfera, contribuindo para o efeito estufa. O habitat de aves e mamíferos é destruído, os animais são mortos e todo o conjunto microbiológico, invisível, é dizimado. Ciclos bioquímicos e relações ecológicas são alteradas, de forma que, lá na frente, sentiremos os efeitos.

Para a dinâmica da aglomeração social e urbana, outros problemas são destacáveis. O número de partículas dispersas diminui a qualidade do ar e tende a ampliar crises respiratórias, principalmente, em idosos e crianças.

Enquanto escrevo, sinto fortemente o cheiro de fumaça e meu sistema respiratório padece. A visibilidade nas vias mais próximas ao incêndio cai e há elevação da possibilidade de acidentes de trânsito.

Como sempre, os bombeiros têm trabalhado duro, porém as dificuldades para

contenção do sinistro impedem uma resolução rápida. Pensem no quanto de recursos públicos são utilizados para suplantar esse problema? Essa problemática é mais uma razão para justificar a investigação, a fim de descobrir as causas e os possíveis responsáveis por esse desastre natural e urbano.

Manter uma área verde no espaço da cidade é dádiva. Assim sendo, a sociedade precisa entender a responsabilidade de cuidar do patrimônio ambiental. Quanto menos modificá-lo, melhor funcionarão os sistemas ambientais, e por mais que não percebamos, melhor será o bem-estar urbano.

Sobre o autor

Alexandre Queiroz Pereira é professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC). Autor dos livros A Urbanização vai à Praia e *Coastal Resorts and Urbanization in Northeast Brazil*. Compõe a equipe do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR), além de ser editor da Revista Mercator e pesquisador produtividade do CNPq e do Observatório das Metrópoles.

No livro que o leitor tem em mãos, a personagem em destaque das tantas crônicas é a cidade. Objeto de inúmeros escritores, a cidade é a mais dinâmica das criações humanas, a partir das relações que nela são estabelecidas. O geógrafo Yi-Fu Tuan demonstrou, em vários textos, que a cidade é a tentativa do ser humano de reproduzir a ideia de cosmos na Terra, forma de organização socioespacial criativa e paradoxal. Talvez a literatura encantada de Ítalo Calvino, em As Cidades Invisíveis, seja um dos mais interessantes exemplos desse palimpsesto de gentes, cidades que são o símbolo complexo da nossa experiência.

Tiago Vieira Cavalcante

9 786555 567946

coleção METRÓPOLES

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES
Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia