

SEMINÁRIO “A POLÍTICA URBANA NAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS 2020”

Data: de 23 a 26 de março de 2020

Local: UNINOVE – Campus Vergueiro

INTRODUÇÃO AO DEBATE

Os temas relacionados às cidades impactam o dia a dia do cidadão e ocupam os noticiários diariamente. E geralmente são tratados pelo senso comum meramente como demandas a serem resolvidas pelos serviços públicos, como a falta de saneamento, falta de creches, asfalto esburacado, enchentes, deslizamento de encostas, problemas no transporte, etc. Também é recorrente se falar em falta de planejamento e má gestão dos recursos públicos. Mas será que de fato falta planejamento nas nossas cidades? Será que os investimentos públicos e as decisões sobre as cidades ocorrem de acordo com o que foi planejado? Afinal, o que é uma cidade bem planejada e sustentável?

Considerando que em 2020 teremos no Brasil as eleições para prefeitos e vereadores, compreende-se que essa seja uma oportunidade de se realizar um amplo debate sobre a política urbana no país.

Por sua vez, é papel da universidade proporcionar uma reflexão sobre as questões urbanas e, sobretudo, contribuir para a geração de conhecimento para superação dos problemas urbanos. Nesse contexto, o curso de Arquitetura e Urbanismo, em conjunto com o Mestrado Cidades Inteligentes e Sustentáveis da UNINOVE, promovem o **Seminário “A Política Urbana nas Eleições Municipais 2020”**.

Em caráter preliminar, podemos identificar as seguintes questões e desafios que merecem destaque.

Desigualdades sociais e o problema habitacional

Diversos estudos demonstram a existência de forte desigualdade social no país, sendo que sua expressão no território é notória, notadamente em São Paulo: por um lado, tem-se um centro expandido dotado de infraestrutura, serviços urbanos, empregos, parques, áreas verdes, etc., fazendo com que a população que mora nestas áreas tenha acesso a uma boa qualidade de vida. Ocorre que esse acesso tem um elevado custo, especialmente para a moradia, fazendo com que a maioria das pessoas que não consegue viver nestas áreas tenha que buscar locais cada vez mais distantes e precários para viver.

O enfrentamento desse problema requer não somente a construção de moradias, mas a adoção de estratégias que transformem os territórios de urbanização qualificada (centro expandido, por exemplo) tornando-os mais acessíveis a todos e que também promovam a qualificação da urbanização dos bairros precários.

Após a criação do Programa Minha Casa Minha Vida, muitos municípios acabaram contando com este programa como principal (e única) ação da política habitacional local. Contudo, frente à significativa redução de recursos públicos federais para a habitação e para o devido enfrentamento da desigualdade social no território, os municípios agora precisam estruturar políticas municipais que não dependam exclusivamente de subsídio federal. Para tanto, além de recursos próprios e busca por outros fundos internacionais, nacionais e estaduais para provisão de moradia e urbanização de assentamentos precários, é fundamental se avançar na melhoria da gestão de ativos públicos, na regulação do uso do solo e na exploração de parcerias com outros entes governamentais, com a iniciativa privada e com os movimentos sociais para promover o enfrentamento do quadro de desigualdade mencionado.

Mobilidade urbana

Na década de 2010, a mobilidade urbana sustentável (aquela centrada no pedestre e não no automóvel) ocupou o centro do debate da política urbana no país e talvez ainda hoje seja o tema mais candente do debate contemporâneo sobre as cidades. Contudo, algumas cidades ainda não avançaram de forma significativa em ações concretas que viabilizam a mobilidade urbana sustentável, oferecendo um serviço de transporte público caro e precário; baixo investimento em corredores de ônibus, trens, metrô, VLT e outros modais de transporte público; limitada expansão das ciclovias; precariedade na configuração dos espaços públicos para a circulação de pedestres; frotas de ônibus com elevada emissão de poluentes; tarifas muito elevadas, principalmente num contexto de elevado contingente de desempregados; dentre outras limitações.

Além do transporte público e da necessária transformação dos espaços públicos da cidade de modo a conferir centralidade no pedestre e não no automóvel, outro aspecto importante para viabilizar a mobilidade urbana sustentável é a forma urbana. Existem estudos que demonstram que as cidades compactas, que oferecem maior mescla de usos e maior adensamento associado à oferta de sistemas de transporte de média e alta capacidade, proporcionam melhores índices de sustentabilidade, como, por exemplo, a redução nas emissões de poluentes como decorrência da menor frequência e extensão dos deslocamentos diários realizados pelo automóvel particular.

Sustentabilidade ambiental urbana e mudanças climáticas

É notório que esteja associada às mudanças climáticas a maior ocorrência de desastres naturais nas cidades e conseqüentemente maior destruição, perdas econômicas e mortes. Contudo, tais desastres revelam muito mais o caráter errático do planejamento urbano do que exatamente a sua ausência. Isto é, as enxurradas e deslizamentos de encostas não são eventos novos ocasionados pelas mudanças climáticas, mas eventos extremos com considerável recorrência ao longo do tempo. Apesar disso, nas últimas décadas as cidades não se transformaram para se tornarem resilientes a estes eventos extremos, fazendo com que a ocorrência de mortes, perdas materiais e destruição seja muito mais um problema de planejamento e governança do que exatamente um problema novo ocasionado pelas mudanças climáticas¹.

Para enfrentar esse quadro, em 2012 foi instituída a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil, apoiada no conceito de gestão integrada de riscos e desastres, englobando o monitoramento e alerta, resposta, prevenção e mapeamento. Embora desde então tenham ocorrido alguns avanços, como a criação do Centro Nacional de Monitoramento e Alerta de Desastres Naturais – CEMADEN, ainda não se avançou de forma significativa na construção de cidades efetivamente resilientes aos eventos extremos.

Outro aspecto importante a ser considerado é o elevado nível de poluição do ar. De um modo geral, os inventários de emissões demonstram que o maior vilão na emissão de poluentes nas cidades é o veículo individual. Isso mostra que as soluções extrapolam o caráter setorial das políticas públicas, uma vez que, por exemplo, a redução das emissões de poluentes perpassa por sua incorporação nas ações relacionadas à mobilidade urbana e transportes.

Outro problema ambiental a ser examinado é a formação de ilhas de calor, resultado da elevada impermeabilização, do maior adensamento construtivo e da reduzida existência de arborização e áreas verdes. Neste contexto, além do incremento de áreas públicas verdes e arborizadas, como praças e parques, também é importante que as edificações sejam sustentáveis. Daí a importância não somente das ações programáticas, mas também das ações regulatórias.

Temos assistido em diversas cidades a ocorrência do espraiamento indiscriminado da ocupação urbana no território e do adensamento abusivo de alguns bairros, que acaba gerando forte desequilíbrio entre densidade e infraestrutura, modificações na paisagem urbana e impactos ambientais e de vizinhança. Isso ocorre em boa medida

¹ Pode-se dizer que as mudanças climáticas, de um modo geral, nas cidades brasileiras, mais aceleraram a intensidade e/ou ocorrência de eventos extremos do que exatamente criaram novos tipos de desastres naturais.

pela ausência de controle urbanístico ou até mesmo pela adoção de estratégias equivocadas de planejamento urbano, que não dialogam com os marcos internacionais de sustentabilidade, com as políticas urbanas nacionais e também com as peculiaridades territoriais e culturais desses locais.

Planejamento e governança urbana

O planejamento urbano passou por uma mudança bastante significativa no Brasil após a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001, que propôs uma nova agenda urbana nacional e um novo modelo de Plano Diretor, que busca enfrentar o problema da desigualdade socioespacial e interferir nas lógicas de produção e transformação das cidades para garantir a todos acesso aos benefícios da urbanização, como transporte público, habitação, saneamento e lazer. Essa agenda nacional passou por relevante fortalecimento ao longo da década de 2000, com destaque para a criação do Ministério das Cidades, de leis nacionais de grande relevância para a política urbana e de programas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o MCMV.

Quando se avança na análise do conteúdo dos planos diretores frente à concepção de política urbana estabelecida no Estatuto da Cidade, nota-se um esvaziamento de estratégias eficazes para enfrentamento do quadro problemático das cidades. Essa é uma das conclusões da pesquisa realizada pelo Ministério das Cidades em 2009, em parceria com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro, por meio do projeto Rede Nacional de Avaliação e Capacitação para Implementação de Planos Diretores Participativos, que analisou 526 planos em todo o país.

Nessa conjuntura, os bons planos diretores são exceção e não regra no país (como no caso do Plano Diretor Estratégico – PDE de São Paulo, que foi premiado pelo programa ONU Habitat, como referência para viabilização da Nova Agenda Urbana – NAU), o que sugere que, nas eleições municipais 2020, ocorra o necessário fortalecimento desse instrumento, para que seja útil na transformação do quadro problemático das cidades, de acordo com a Agenda 2030, a NAU e as políticas urbanas nacionais.

Quanto ao financiamento do desenvolvimento urbano, a crise econômica e fiscal reduziu de forma generalizada a disponibilidade de recursos públicos, fazendo com que os municípios passassem a explorar meios alternativos de financiar as políticas urbanas, com destaque para as chamadas parcerias público privadas (PPP). As PPP caíram nas graças dos gestores públicos, sendo utilizadas por muitos deles como principal solução dos problemas urbanos. No entanto, cabe cautela na sua aplicação,

uma vez que se forem mal concebidas, podem se transformar em instrumento de acentuação das desigualdades.

Por sua vez, o território metropolitano foi objeto de intenso debate na última década, tendo resultado na aprovação do Estatuto da Metrópole. Assim, não se pode hoje conceber o planejamento urbano municipal sem considerar o contexto metropolitano e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI).

Embora com a tecnologia da informação e com as redes sociais tenha ocorrido um expressivo avanço das ferramentas e meios de interação com a sociedade, ainda existem muitos municípios que não instituíram espaços coletivos para debate e tomada de decisão, bem como a adoção de processos de planejamento e gestão efetivamente participativos.

Por fim, a necessidade de dinamização de atividades econômicas tem exigido dos municípios o aprimoramento da gestão de aprovação de projetos, como a adoção de processos ágeis e seguros de análise dos projetos, capacitação das equipes técnicas, simplificação dos marcos regulatórios, adoção de procedimentos eletrônicos, dentre outras medidas. Mas essa prática ainda não foi amplamente incorporada nas administrações públicas das cidades médias e grandes.

* * *

Não se pretende aqui esgotar a reflexão sobre os problemas urbanos e os desafios para o planejamento e gestão das cidades, mas apenas assinalar algumas questões que devem ser enfrentadas não somente por aqueles que vão formular planos de governo e disputar as eleições municipais, mas também por aqueles que vão escolher seus candidatos a prefeitos e vereadores.

Esperamos proporcionar um bom debate!