CARLA VOLPONI STEFFEN E JOSÉ ROBERTO MERLIN

Dilemas urbanos na rota da Megalópole do Sudeste do Brasil – reflexos em Itu (SP)

Urban dilemmas on the route of the Megalopolis of Southeast of Brazil – reflexes in Itu (SP)

Carla Volponi Steffen

Graduada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (2008), mestrado em urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (2009) com o título "Transformações espaciais de Itu após a implantação de grandes condomínios (1970-2019)". Tem atuado em Itu, elaborando projetos residenciais, industriais, comerciais e planejamento urbano até o ano de 2015, quando foi selecionada no concurso público da Prefeitura da Estância Turística de Itu e ingressou na Secretaria de Obras da cidade.

Graduated at the Faculty of Architecture and Urbanism at the Pontifical Catholic University of Campinas (2008), Master's degree in Urbanism at the Pontifical Catholic University of Campinas (2009) with the title "Spatial transformations of Itu after the implementation of large condominiums (1970-2019)". She has worked in Itu, developing residential, industrial, commercial and urban planning projects until 2015, when she was selected in the public tender of the Prefecture of the Tourist Resort of Itu and joined the City Works Department.

carlavs.arquiteta@gmail.com

José Roberto Merlin

Doutor em Estruturas Ambientais Urbanas pela USP São Paulo (2004). Professor da FAU PUC Campinas, desde 1975, nas áreas de projeto, urbanismo, planejamento e sustentabilidade, sendo orientador nos cursos de graduação, especialização e mestrado. Ocupou e ocupa inúmeros cargos ligados ao ensino tendo sido membro da ABEA e, mais recentemente, tem participado como membro de comissões científicas de inúmeros eventos científicos de âmbito nacional e internacional. Recebeu por duas vezes o Prêmio de Mérito Científico por orientação de trabalhos no Programa de Iniciação Científica, na PUC Campinas, sendo o último em 2018.

DSc. in Urban Environmental Structures at USP São Paulo (2004). Professor at FAU PUC Campinas, since 1975, in the areas of design, urbanism, planning and sustainability, being an advisor in undergraduate, specialization and master's courses. He has held and holds teaching positions, having been a member of ABEA and, more recently, he has participated as a member of scientific commissions in scientific events of national and international scope. He received the Scientific Merit Award twice for guiding works in the Scientific Initiation Program, at PUC Campinas, the last being in 2018.

jrmerlin10@gmail.com

Resumo

A urbanização acelerada e a vida em condomínio têm gerado impactos profundos na forma de organização espacial de inúmeras cidades e no comportamento da sociedade. Os preceitos contemporâneos de urbanização têm interferido na morfologia urbana e na urbanidade, subjugando valores histórico-culturais pregressos inseridos nos espaços públicos, ao impor novas formas de habitat cujo paradigma mais evidente tem se materializado nos muros dos condomínios que enclausuram as ruas, empobrecendo a esfera de vida pública, desafiando os urbanistas e os agentes políticos. Estudar os reflexos destas mudanças na produção da paisagem urbana é o objetivo deste trabalho, que partiu de concepções de autores que discutem os desdobramentos dessas novas formas de urbanização, cotejando-as, empiricamente, com a realidade de Itu (SP), que acolheu no início da década de 1970 um condomínio de grandes dimensões, voltado às camadas mais altas da sociedade, o emblemático e opulento “Terras de São José”. Com área maior que a área central histórica tombada do município, foi quase simultaneamente seguido por outros empreendimentos similares, iniciando uma efetiva transformação, evidenciando vários conflitos na produção e no uso do espaço. Busca ainda desvelar quais mudanças aconteceram no processo de urbanização da região e no espaço urbano da cidade, sob a égide da urbanização dispersa e fragmentada, especialmente após a implantação destes gigantescos condomínios, irrompendo uma nova esfera de vida pública, expressando a incorporação da cidade no processo constitutivo da chamada Megalópole do Sudeste Brasileiro, produto das dinâmicas globalizantes. Dialogando com autores que discutem a urbanização brasileira nesse período e através de pesquisas históricas, documentais e iconográficas buscando a empiria, foram constatadas mudanças na forma de uso e ocupação do solo a partir de novos loteamentos e a análise dos espaços públicos possibilitou verificar como o desenho e o modo de vida na cidade se transformaram.

Palavras-chave: Urbanização contemporânea. Morfologia. Paisagem. Condomínios murados. Cidade de Itu (SP).

Abstract

Accelerated urbanization and condominium life have had profound impacts on the spatial organization of countless cities and on the behavior of society. Contemporary precepts of urbanization have interfered in urban morphology and urbanity, subduing past historical-cultural values inserted in public spaces, by imposing new forms of habitat, the most evident paradigm of which has been materialized in the walls of condominiums that enclose the streets, impoverishing the public life sphere, challenging urban planners and political agents. The purpose of this work is to study the reflexes of these changes in the production of the urban landscape, and it started from the conceptions of authors who discuss the unfolding of these new forms of urbanization, comparing them, empirically, with the reality of Itu (SP), which in the beginning of the 1970s welcomed a large condominium, aimed at the highest strata of society, the emblematic and opulent “Terras de São José”. With an area larger than the historical center tumbled area of the municipality, it was almost simultaneously followed by other similar undertakings, initiating an effective transformation, evidencing several conflicts in the production and use of space. It also seeks to reveal what changes took place in the urbanization process of the region and in the urban space of the town, under the aegis of a dispersed and fragmented urbanization, especially after the implantation of these colossal condominiums caused a new sphere of public life to emerge, expressing the incorporation of the town in the constitutive process of the so-called Megalopolis of Southeast Brazil, product of globalizing dynamics. Dialoguing with authors who discuss Brazilian urbanization in this period, through historical, documentary and iconographical surveys, and looking for empiricism, changes in the form of the land use and soil occupation from new land divisions were found, and the analysis of public spaces made it possible to verify how the design and the way of life in the town have changed.

Keywords: Contemporary urbanization. Morphology. Landscape. Walled condos. Town of Itu (SP).

Resumen

La urbanización acelerada y la vida en condominios han tenido profundos impactos en la organización espacial de innumerables ciudades y en el comportamiento de la sociedad. Los preceptos contemporáneos de la urbanización se han inmiscuido en la morfología urbana y la urbanidad, sojuzgando los valores histórico-culturales pasados insertados en los espacios públicos, imponiendo nuevas formas de hábitat cuyo paradigma más evidente se ha materializado en los muros de condominios que cubren las calles, empobreciendo la vida pública, desafiando a los urbanistas y agentes políticos. Estudiar los reflejos de estos cambios en la producción del paisaje urbano es el objetivo de este trabajo, que partió de las concepciones de autores que discuten los desarrollos de estas nuevas formas de urbanización, comparándolas, empíricamente, con la realidad de Itu (SP), que acogió en la principios de la década de 1970 un gran condominio, dirigido a los estratos más altos de la sociedad, las emblemáticas y opulentas “Terras de São José”. Con un área más grande que el centro histórico del municipio, fue seguido casi simultáneamente por otros emprendimientos similares, iniciando una transformación efectiva, evidenciando varios conflictos en la producción y uso del espacio. También busca revelar qué cambios se produjeron en el proceso de urbanización de la región y en el espacio urbano de la ciudad, bajo el auspicio de una urbanización dispersa y fragmentada, especialmente luego de la implantación de estos condominios gigantes, abriéndose paso a una nueva esfera de la vida pública, expresando la incorporación de la ciudad en el proceso constitutivo de la denominada Megalópolis del Sureste brasileño, producto de dinámicas globalizadoras. En diálogo con autores que discuten la urbanización brasileña en este período y a través de investigaciones históricas, documentales e iconográficas que buscan empirismo, se encontraron cambios en la forma de uso y ocupación del suelo a partir de nuevas subdivisiones y el análisis de los espacios públicos permitió constatar cómo el diseño y la forma de vida en la ciudad han cambiado.

Palabras clave: Urbanización contemporánea. Morfología. Paisaje. Condominios amurallados. Ciudad de Itu (SP).

Introdução

Diversas foram as transformações nas formas de produção, organização e gestão das cidades, decorrentes das mudanças econômicas e seus modelos produtivos. A industrialização iniciou uma das mais profundas e emblemáticas mudanças, decorrentes de seu modo de produção, distribuição e consumo de mercadorias, engendrando grandes transformações no urbano brasileiro e no cotidiano do cidadão.

Caldeira (2000) e Villaça (1999) afirmam que as cidades se transformam no decorrer do tempo para suprir diferentes demandas da sociedade. Esses autores desvelam diferentes formas urbanas constatadas em três períodos distintos, a partir do final do século XIX, periodizando as tipologias urbanas.

Caldeira (2000) define três períodos dos espaços públicos quanto aos modos de segregação sócio espacial: o primeiro período compreendido do final do século XIX até 1940, em que praças e parques públicos serviam a todos; o segundo período, de 1940 a 1980, quando ocorreu a apropriação do território pelas camadas dominantes, repelindo os menos favorecidos dos locais centrais servidos por infraestruturas, resultando na formação de bairros periféricos precários; e um terceiro período, que tem início nos anos 80 e vigora até hoje, em que os mais ricos também saem dos centros e vão para “enclaves fortificados” nas periferias, algumas vezes vizinhos da pobreza, mas protegidos por muros e tecnologia.

Estudos de Villaça (1999) identificam proposições urbanas contidas nos planos diretores sincrônicos aos três períodos de Caldeira (2000): o primeiro vai de 1875 até 1930, marcado pelos planos de melhoramentos e embelezamento, que exaltavam a burguesia e buscavam destruir a forma urbana medieval (e colonial); o segundo, de 1930 até a década de 1990, marcado pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica, e o terceiro, com início em 1990 e vigorando até hoje, consiste numa reação ao segundo momento, contendo outras ingerências. Vale lembrar que a promulgação do Estatuto da Cidade, em 2001, alargou mais essas diferenças.

A partir da década de 1990, com a globalização e seus objetos técnicos, a cidade passou a figurar mais intensamente como meio de produção, uma mercadoria com valor de troca, abrindo espaço para a reprodução do chamado capital financeiro, como explanado por Sassen (1995):

Uma das principais características de nosso tempo é o rápido desenvolvimento das tecnologias da informação, bem como o aumento da mobilidade e liquidez do capital. Processos econômicos transnacionais - fluxos de capital, trabalho, mercadorias, matérias-primas e turistas - ocorrem continuamente. [...] Isso mudou bastante na última década como resultado da privatização, desregulamentação, a abertura das economias nacionais para empresas estrangeiras, e a crescente participação de atores econômicos nacionais nos mercados globais. Posteriormente, foi observada uma reavaliação dos territórios estratégicos que constituem esse novo sistema. O enfraquecimento do nacional e a expansão da globalização explicam o surgimento de outras entidades e escalas espaciais. (SASSEN, 1995, p. 27).

Respeitados autores como Harvey e Lefebvre são taxativos ao afirmar o papel das intervenções urbanas na cidade para a superação das crises do capital. Harvey (2005) entende que a prática de se usar as grandes transformações urbanas como forma de superar crises do capitalismo vem ocorrendo desde o Plano Haussmann para Paris, passando pela suburbanização norte-americana entre 1940 e 1960, quando as linhas ferroviárias perderam o protagonismo para as rodovias, incentivando o uso do automóvel particular, promovendo de forma consciente a segregação social por meio de moradias unifamiliares, como apontam Montaner e Muxi (2014). Hoje, o mesmo fenômeno parece reprisado na construção das cidades vazias chinesas.

Lefebvre (2001) argumenta que os meios de produção “stricto sensu”, que ocorriam nas fábricas, perderam protagonismo por ações e planos de urbanização, colocando a cidade como elemento central na resolução das crises do capital. Destarte, a partir do terceiro quarto do século XX, devido a intensidade dessa estratégia, afirma haver uma passagem do tradicional período da “historicidade” para a “espacialidade”, como nova forma de reprodução do capital, cujos desdobramentos têm interferido negativamente na qualidade do ambiente urbano, por objetivar primordialmente o lucro.

Com as assertivas próprias à globalização, a partir dos anos 90 os governos tendem a realizar políticas públicas de revitalização, requalificação e renovação urbanas, parodiando procedimentos da acupuntura, como solução dos problemas urbanos, investindo em infraestrutura, mobilidade, segurança, habitação, buscando vocação adequada a cada cidade. Entretanto essas ações são homogeneizadoras e equalizam todas as cidades, como se fossem iguais, não levando em consideração as permanências do lugar, que estão presentes na sua história, na tradição de um povo, ou na arquitetura (SANTOS, 1998). Assim surge a noção de “não lugar” (AUGE, 2012), confrontando-se com questões visíveis no tecido urbano:

Entendemos como tecido urbano o modo pelo qual se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados, entre espaços de uso privado e de uso coletivo, sejam esses de propriedade pública ou de propriedade privada[...]. O tecido é, portanto, uma definição geométrica de relações de propriedade e uma definição social das formas de uso. É no tecido urbano que se concretizam as formas de desigualdade na apropriação e uso dos espaços, as formas de segregação social e apropriação dos valores econômicos produzidos pelo uso social. E se concretizam também os espaços de uso coletivo e suas formas de organização. (REIS FILHO, 2006, p. 59-60).

De acordo com Reis Filho (2006), a ocorrência do chamado fenômeno da urbanização dispersa, decorrente da globalização, teve início a partir da década de 1970. O autor afirma que esse fenômeno ocorreu em todos os setores de uso e ocupação, comercial e de serviços, residencial ou industrial, e em todas as classes sociais, sendo caracterizado:

- ***Pelo esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos, em suas áreas periféricas;***
- ***Pela formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados em meio ao campo, de diferentes dimensões, integrados em uma área metropolitana ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas;***
- ***Pelas mudanças no transporte diário intrametropolitano de passageiros, que transformou as vias de transporte inter-regional, de tal modo que estas se tornaram grandes vias expressas inter e intrametropolitanas;***
- ***Pela difusão ampla de modos metropolitanos de vida e de consumo, também estes dispersos pela área metropolitana ou pelo sistema de áreas metropolitanas, como já ocorre em São Paulo. (REIS FILHO, 2006, p. 13).***

Dentre as causas desse tipo de malha urbana dispersa apontado por Reis Filho (2006), também está a busca bucólica pelo contato com a natureza numa tentativa de negação aos modos de vida metropolitano, bem como do “ideal” de segurança, quesitos que seriam encontrados nos condomínios fechados, muito utilizados por corretores imobiliários como estratégia de venda. Hoje também se constata que há uma grande busca por status e por garantia de valorização perante o mercado, tornando-se objeto de desejo não apenas das camadas mais altas da sociedade, mas de quase toda a população, nas áreas mais urbanizadas do país.

Ressalte-se que, mesmo impetrando um processo de segregação social, a busca por segurança não se restringe apenas às camadas de renda mais altas da população, mas também está presente nos programas de habitação de interesse social. Neles, cada vez mais, as unidades de morar são propostas com áreas mínimas, em torres verticalizadas, resguardadas por uma portaria, tida hoje como símbolo de segurança. Essas unidades habitacionais se reproduzem tanto nos grandes centros metropolitanos, como nas cidades menores, como se observa no interior paulista.

Esses novos modos de morar da população nas cidades têm abdicado cada vez mais dos espaços públicos que, historicamente, foram palcos e sustentáculos da vida comunitária, promovendo o convívio e as trocas interpessoais, enriquecendo a esfera de vida pública. Esta tendência ressalta a urgência em buscar novos caminhos para superar os impasses de nossas cidades, envolvendo gestores públicos e estimulando a comunidade, para se efetivar a vida coletiva e educar para a alteridade.

Considerando os efeitos descritos e seus rebatimentos na paisagem das cidades, observam-se as transformações espaciais através da proliferação de ruas muradas com fachadas cegas ou condomínios fechados, com aumento significativo de edifícios com vários pisos, transformando a morfologia urbana no sentido de reduzir vida social. O ideal de segurança passa a ser balizador para a escolha dos locais para viver, gerando mudanças nas formas de apropriação dos espaços públicos e aumento da mobilidade e deslocamentos diários.

No final da década de 1960, o Estado de São Paulo iniciou o processo de descentralização industrial de sua capital e houve a abertura da Rodovia Castelo Branco (passando por Itu), facilitando a implantação de condomínios residenciais horizontais ao longo de seu trajeto, evidenciando ainda mais a segregação socioespacial.

A cidade de Itu está localizada a 100 km da capital de São Paulo, possui cerca de 170 mil habitantes e 642 km² de área. Nela despontaram espaços e monumentos reveladores de eventos passíveis de serem interpretados como marcos significativos de mudanças históricas. Tendo se destacado na capitania de São Paulo, devido sua importância econômica como rota dos bandeirantes e produtora agrícola de açúcar e café, obteve beneplácitos do Imperador, obtendo inúmeras benesses do poder central, incluindo o título de “Fidelíssima”, oferecido por Dom Pedro I. Contraditoriamente, anos depois, em 1873, sediou a Convenção Republicana, sendo agora chamada de “Berço da República”.

Seu desenho urbano de formação tradicional gerou sua sede no eixo traçado sobre o espigão e divisor de águas entre dois córregos organizando o rocio, estruturador da malha urbana onde se desenvolveu o centro histórico, lugar em que grande parte da história está demarcada e materializada ainda hoje. Devido à grande concentração de imóveis setecentistas em taipa de pilão e taipa de pau a pique bem conservados, seu centro histórico viria posteriormente a ser tombado pelo CONDEPHAAT.

Devido à sua localização próxima a São Paulo e às facilidades da estrutura viária de primeira linha, na década de 1970 ocorreu a implantação de três grandes condomínios fechados na cidade, sendo um conectado à malha urbana existente, o condomínio Terras de São José I, e outros dois, em áreas afastadas do centro, nominados Fazenda Vila Real de Itu e City Castello, acessados apenas por rodovias, caracterizando o processo de urbanização dispersa apontado por Reis Filho (2006). Juntos eles inauguram um novo urbanismo em Itu, cuja forma de ocupação territorial até então era novidade, que logo viria se tornar objeto de desejo de grande parte da população, induzida pelo “marketing”, agregando status e se afirmando como tendência predominante para o mercado das classes mais privilegiadas, como comprovam os números nesta pesquisa explicitados adiante.

Com as mudanças ocorridas nas formas de produção e o avanço das tecnologias de informação, a partir da década de 1970, vimos, juntamente com a abertura das

rodovias que ligam a Região Metropolitana de São Paulo ao oeste do estado, a fase de interiorização do desenvolvimento, que levou a uma dispersão das atividades industriais rumo ao interior paulista, num ritmo constante e intenso, englobando cidades mais próximas, como Sorocaba, Campinas e Jundiaí. Este processo tem sido chamado por alguns como “macro metropolização”, no qual a Região Metropolitana de São Paulo teria o papel de “comando”.

Essa dispersão de atividades se ampliou no decorrer do tempo ao longo das rodovias e outras formas de comunicação, não se restringiu ao interior do estado e seguiu também por outras rodovias e direções, pelo litoral paulista e fluminense, além do Vale do Paraíba, conformando recentemente uma estrutura geográfica totalmente nova, na qual Itu está inserida, chamada de “Megalópole do Sudeste”.

Constitui-se numa nova entidade urbana no país; não percebida pela população ou institucionalizada pelo Estado, mas praticada cotidianamente. O espaço da megalópole vem se estruturando a partir de interesses da razão econômica, dos capitais hegemônicos, a quem se atrelam, de uma forma ou de outra, os vários agentes sociais: o Estado, os diversos capitais e a população em seus diferentes grupos e classes sociais. A megalópole tem sua formação relacionada à expansão das atividades fabris da metrópole paulistana para além dos limites oficiais da Região Metropolitana de São Paulo, nos anos 70 do século passado. Tal expansão é fruto das novas técnicas, sobretudo informacionais, que permitem a dispersão das unidades de produção e a centralização das decisões. Seu território é, no entanto, o resultado dinâmico de séculos da formação sócio-espacial do país, em particular dos estados em que ela atualmente se verifica: São Paulo, Rio de Janeiro e, mais recentemente, Minas Gerais. (QUEIROGA, 2001, p. 103).

Estudar os reflexos destas mudanças exógenas na produção da paisagem urbana, desvelando quais mudanças aconteceram no espaço urbano da cidade, sob a égide da urbanização dispersa e fragmentada, é o mote deste trabalho, especialmente após a implantação destes gigantescos condomínios, engendrando uma nova esfera de vida pública e transformando a morfologia da cidade. Foram buscados autores que discutem a urbanização brasileira neste período; concomitantemente houve a busca de dados em pesquisas históricas, documentais e iconográficas sobre a cidade almejando a empiria, através do desenho e da observação direta do modo de vida urbano, agora transformado.

Foram levantados e inventariados todos os dados referentes à aprovação de loteamentos e condomínios da cidade de Itu, tais como: as datas de aprovação e os números de processo, a quantidade de lotes e outros dados, para uma melhor interpretação da análise do crescimento e evolução da sua mancha urbana através de mapas. Também foram realizados levantamentos de campo para observação do cotidiano e levantamento fotográfico, averiguando “in loco” algumas situações percebidas no material cartográfico, bem como as transformações dos espaços públicos e de convívio.

A importância e justificativa deste trabalho está em mostrar que, embora a Constituição Federal de 1988 tenha delegado às cidades a prerrogativa de legislar prioritariamente sobre todo seu território, as transformações impingidas pelo processo de globalização, implementadas e materializadas pelo desenvolvimento da Megalópole do Sudeste do Brasil, trouxeram para o processo de ocupação, uso e apropriação do solo municipal novos e poderosos agentes, enfraquecendo o poder local. O que era decidido apenas na esfera local começa, agora, a ser partilhado com agentes externos, normalmente gerando a desvalorização dos valores culturais locais, homogeneizando a produção dos espaços que, quase sempre, priorizam interesses alienígenas. Este processo é novo e requer estudos mais aprofundados para que seja melhor entendido de forma

a ajudar na resolução efetiva dos problemas urbanos, especialmente sob o olhar do poder local constituído e da população.

O resultado é a aceleração do processo de alienação dos espaços e dos homens do qual um componente é a enorme mobilidade atual das pessoas: aquela máxima do direito romano, ubi pedis ibi patria (onde estão os pés aí está a pátria), hoje perde ou muda seu significado. Por isso também o direito local e o direito internacional estão se transformando, para reconhecer naqueles que não nasceram num lugar o direito de também intervir na vida política desse lugar. (Santos, 2005, p. 258).

A Megalópole do Sudeste e as rodovias em Itu

A noção de “Megalópole do Sudeste do Brasil” (QUEIROGA, 2001) ressalta que nela está concentrada quase toda a produção científica do Brasil, além de apresentar a maior concentração urbano-industrial da América do Sul, sendo a dinâmica de seus fluxos o que mais a caracteriza, onde as rodovias passam até a exercer o papel de “avenidas metropolitanas”.

Em Itu, quatro grandes rodovias, infraestrutura básica no processo de constituição da Megalópole do Sudeste, recortam seu território, conectando o município às Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Sorocaba, além dos municípios de Salto, Porto Feliz e Jundiaí. São elas [1]: a Rodovia Presidente Castelo Branco (SP-300); Rodovia Deputado Archimedes Lammoglia e Rodovia Senador José Ermírio de Moraes (SP-75); Rodovia Waldomiro Correa de Camargo (SP-79); e Rodovia Marechal Rondon e Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300).

Figura 1: Mapa das rodovias em Itu. Fonte: Google Maps, 2019.

Assim, entender a Megalópole do Sudeste e o papel das rodovias em Itu é fundamental para ilustrar a dinâmica de fluxos presentes nas cidades, engendrando novos moldes de vida com ares metropolitanos através da mobilidade. Compreender Itu poderá se tornar um primeiro passo na observação das ações da Megalópole do Sudeste no entendimento do território em outras localidades. Este território é bastante vasto e pode-se citar, como exemplo, a interferência dos fluxos na determinação do crescimento urbano disperso de nossas cidades. Um exemplo bastante próximo é a triangulação formada pelas regiões metropolitanas de Campinas, de Sorocaba e de São Paulo, onde os tecidos se apresentam em acelerado processo de conurbação ao longo dos principais eixos rodoviários, preservando apenas pouca porção de matas nativas no interior do triângulo, especialmente a Serra do Japi [2].

Figura 2: Vista aérea de Itu e região. Fonte: Google Maps, 2019.

A proliferação de condomínios fechados

Rodovias de primeira linha e veículos particulares possibilitaram a dispersão de atividades, dentre as quais as de uso habitacional no sentido do interior do estado, facilitando a configuração e o acesso para condomínios residenciais fechados.

O levantamento nos arquivos da Prefeitura de Itu, das datas de aprovação de todos os loteamentos existentes na cidade, abertos e fechados, mostram que, em Itu, os condomínios se popularizaram, passando a superar em números de aprovação os loteamentos abertos, a partir do ano 2000, conforme demonstrado na tabela a seguir [3]. Como Itu, diversas cidades inseridas na Megalópole do Sudeste vêm sofrendo os impactos dessa forma de ocupação, bastante prejudiciais ao pleno desenvolvimento de sua morfologia e vida social, pois sob pressão, perdem parte do controle sobre o uso de seu território conforme determina a Constituição Federal de 1988.

Um dos fatores que contribuíram para a popularização dessas ocupações condominiais em Itu foi que, no decorrer do tempo, a legislação de uso e ocupação do solo diminuiu o tamanho dos lotes nos condomínios, chegando a uma área de 250 m². Concomitantemente, os lotes populares também foram sendo diminuídos. Isso mostra que os bairros mais populares da cidade caminham para adensamentos e impermeabilizações do solo maiores em função das dimensões mínimas dos lotes, que passaram de 250 m² para 125 m², ocupados intensamente pela população carente, cujos quintais são ocupados pelos familiares próximos aos proprietários.

Figura 3: Quantidade de loteamentos abertos e fechados aprovados por década que possuem data de aprovação.

Fonte: Autora, 2019.

Nos últimos 20 anos foram produzidos, em Itu, 31 loteamentos fechados contra apenas 20 no período de 40 anos (1960 – 2000), representando um crescimento de 155%, superando em número a produção dos loteamentos abertos.

Ao espacializar a data das aprovações de loteamentos no mapa, foi possível observar a evolução da mancha urbana do município [4][5], deixando nítida a existência da urbanização dispersa como apontada por Reis Filho (2006). É o caso da região da Cidade Nova, identificada nas leis municipais como sendo a Macrozona Pirapitingui, localizada a 17 km do centro da cidade, na confluência das Rodovias Presidente Castelo Branco, Deputado Archimedes Lammoglia e Waldomiro Corrêa de Camargo, no sentido de Sorocaba.

Figura 4: Mancha urbana de Itu na década de 1970. Fonte: Autora, 2019.

Figura 5: Mancha urbana atual de Itu. Fonte: Autora, 2019.

Duas grandes mudanças foram constatadas em Itu a partir da implantação dos primeiros condomínios na década de 1970 e a proliferação e protagonismo dessa forma de ocupação nos anos seguintes: transformações das relações dos usuários com os espaços públicos e mudanças na forma de crescimento da malha urbana da cidade.

Transformações das relações dos usuários com os espaços públicos

As alterações na forma de uso dos espaços públicos aconteceram de maneira gradual, relacionadas a fatores como alterações nos modos de vida da população, busca por segurança e popularização das tecnologias de informação que, através das redes sociais, permitem a troca de informações sem a necessidade de deslocamentos. Hoje, o uso desses espaços na cidade acontece, principalmente, através de interesses individuais em participar de algum evento, práticas de exercícios físicos e apresentações musicais, ou para manifestações políticas que normalmente são organizadas por meio das redes sociais.

A melhoria do sistema viário para veículos particulares e a facilidade para a compra dos automóveis nos últimos anos induziram o aumento das opções de lazer para as cidades de média distância. Assim, esvaziaram-se as praças dos encontros de tempos pregressos, bem como os tradicionais clubes que reuniam famílias, principalmente, os jovens.

Houve o empobrecimento de ruas e praças associado à presença dos muros de condomínios que promoveram a dicotomia entre espaço e vida social, criando ruas muradas que transformam as vias públicas em locais inseguros, impedindo as trocas de conhecimentos entre os diferentes tipos humanos, cerceando a alteridade, diminuindo o potencial educador da cidade. Ruas deste tipo servem apenas à

circulação de veículos, empobrecem a caminhabilidade no sentido mais comunitário e promovem a mixofobia que, no dizer de Baumam (2011), busca ilhas de similaridades num oceano de diversidades, gerando guetos, que esterilizam a vida no espaço urbano, como apregoam Jacobs (1961), Muxi e Montaner (2011) e Merlin e Queiroga (2011). Além disso: “A tendência a escolher um ambiente homogêneo, territorialmente isolado, pode ser incentivada pela mixofobia; e a prática de uma separação territorial é a fonte que alimenta e preserva esse medo”. (BAUMAN, 2011, p.127).

Em Itu, são inúmeros os exemplos da interferência destes elementos na paisagem urbana, como podemos ver nas imagens a seguir [6][7], com ausência de calçadas e ruas desertas em longos percursos.

Figura 6: Rua de acesso a condomínios fechados entre os muros dos mesmos. FONTE: Autora, 2019.

Figura 7: Rua de acesso a condomínios fechados entre os muros dos mesmos. FONTE: Google Street View, 2019.

Mudanças na forma de crescimento da malha urbana da cidade

Além das mudanças na forma como os usuários passaram a se relacionar com os espaços públicos da cidade, mudanças também foram percebidas no desenvolvimento da malha urbana de Itu, onde a grande concentração de condomínios engendrou conflitos em alguns locais específicos da cidade.

Surgem obstruções impedindo a continuidade das ruas da malha viária devido ao fechamento de grandes extensões de terra, irrompendo inúmeros muros que delimitam os condomínios fechados e a cidade vive problemas típicos da urbanização dispersa (REIS FILHO, 2006). Um deles é que as rodovias Senador José Ermírio de

Moraes (SP-75) e Rodovia Waldomiro Correa de Camargo (SP-79) exercem o papel de grandes avenidas indutoras de crescimento, únicos meios de acesso à Macrozona de Urbanização II – Pirapitingui, localizada na divisa com Sorocaba, a 17 km do centro histórico.

O uso das rodovias como avenidas é diferente de uma avenida do centro histórico, pois a velocidade de deslocamento não permite ao usuário observar seu redor e ter nítida percepção dos acontecimentos. Após inauguradas, em pouco tempo estas rodovias começaram a apresentar problemas típicos, como congestionamentos em horários de pico, por excesso de veículos, perdendo eficiência funcional.

No final da década de 1980, depois da construção do conjunto popular na área hoje conhecida como Cidade Nova, na região do Pirapitingui, o crescimento da cidade, antes radio-concêntrico polarizado pelo centro histórico, tornou-se difuso, atrelado a rodovias em um processo de urbanização dispersa.

Os deslocamentos são também impelidos pela ausência de projetos adequados em áreas de convívio e lazer inexistentes nos novos loteamentos abertos, visto que os promotores imobiliários cumprem apenas as percentagens mínimas de áreas de lazer exigidas para doação conforme a legislação. Projetos de convivência com proposição de urbanidade parecem pouco interessar ao mercado imobiliário.

Se, na cidade tradicional, as praças organizavam a malha urbana através de espaços de manifestação coletiva, hoje, nos novos loteamentos, os desenhos visam apenas ao aproveitamento máximo da área para vendas dos lotes e maximização dos lucros. Constatou-se que as áreas deixadas para vivência ocupam os lugares mais acidentados e fragmentados em pequenos espaços, impróprios para abarcar os eventos sociais coletivos, seguindo, quando existentes, as Áreas de Proteção Permanentes (APPs) ao longo dos córregos.

Em síntese, as áreas deixadas para uso coletivo não são mais projetadas para estruturar a paisagem urbana buscando a beleza e a qualidade de vida, como se fazia historicamente, nem mesmo no passado recente.

Considerações finais

Em diversas cidades, os impactos e a ingerência dessas forças exógenas sobre o município em sua forma de ocupação do solo, têm sido prejudiciais ao desenvolvimento pleno da vida na cidade, causando transtornos que poderiam ser evitados por propostas mais respeitadas para com a população. Verificam-se: obstrução da malha viária, descuido com o crescimento orgânico e sustentável da cidade, aumento da segregação socioespacial, empobrecimento da vitalidade das ruas adjacentes aos condomínios pela presença de muros. O mote central é a maximização dos lucros, independentemente se o produto final resulta em espaço estéril e desqualificado, verdadeiro empecilho ao convívio humano.

É necessário um olhar atento para as formas de produção da cidade, a fim de se vencer as formas de segregação apontadas por Guevara (2015), que ocorrem não apenas do ponto de vista das barreiras físicas, mas também no aspecto social, que clamam por ações incluídas no planejamento de políticas públicas e implantação de infraestruturas urbanas. A questão central seria resgatar para a apropriação humana os espaços coletivos que promovam a alteridade, criem vínculos de pertencimento, territorializando as pessoas como verdadeiros cidadãos, em meio ao turbilhão da urbanização dispersa, que opera com o objetivo único do lucro, gerando caos na organização espacial.

Para auferir a qualidade de vida urbana parece ineludível restringir a volúpia do ganho fácil na produção da cidade para fazê-la como espaço de vida e civilidade. É necessário mitigar os efeitos negativos desta urbanização predatória que vem acontecendo e pensar, mesmo que em utopia, proposições espaciais para uma vida urbana sustentável, que promovam relações humanas de civilidade e estimulem a prática da alteridade. Para tal, é necessário mudar o sistema de gestão da coisa pública, incluindo a participação dos cidadãos para contrabalançar o poder dos agentes que objetivam apenas a defesa do capital nas propostas urbanísticas.

Há algumas tentativas de controlar a voracidade dos empreendedores imobiliários pelos projetos urbanísticos, dentre as quais se podem citar: o controle do tamanho do condomínio, exigir que os lotes perimetrais sejam abertos para as ruas vizinhas que compõem a cidade, construir equipamentos de usos institucionais (como escolas e parques) nas bordas do condomínio, ensejando o uso para a população do entorno, criar calçadas bastante alargadas e vegetadas ao longo dos muros, exigir uma porcentagem da área do loteamento fechado para compor áreas coletivas dos loteamentos abertos vizinhos. Entretanto, é fundamental democratizar a gestão, produção e uso dos espaços da cidade, reequilibrando as forças entre os agentes que a usam e a produzem, garantindo ações técnicas preconizadas pela lógica da vitalidade e dos encontros humanos, valorizando a democracia. Para tal, é preciso equilibrar as negociações entre os cidadãos e os atores do capital, mediados pelos agentes políticos, que deveriam conduzir o processo decisório com maior neutralidade e isenção.

Referências

- AUGE, Marc. **Não Lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.
- BAUMAN, Z. **44 Cartas do mundo líquido moderno**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.
- CALDEIRA, T. P. do Rio. **Cidade de Muros - Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, 2000.
- GUEVARA, T. Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas contemporáneas. **Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Y Regionales, Argentina.**, Vol. 41, nº 125, 2015. Disponível em: <http://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/141>. Acesso em: setembro 2018.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Nova Iorque: Random House Inc., 1961.
- LEIS MUNICIPAIS**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/>> Acesso em 22. Abr. 2019.
- LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2001.
- MERLIN, J. R.; QUEIROGA, E. F. Sobre espaços públicos potencialmente educadores. **Anais do 6º Colóquio QUAPA-SEL**, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://quapasel.wordpress.com/2011/11/18/sobre-espacos-publicos-potencialmente-educadores-educational-potential-of-public-space/> Acesso em: maio 2019.
- MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Arquitetura e política**: ensaios para mundos alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.
- QUEIROGA, E. F. **A megalópole e a praça**: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. 2001. 351 f. FAUUSP. São Paulo, 2001.

REIS FILHO, N. G. (Org.). **Notas sobre Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SANTOS, Milton. O retorno do território. En: **OSAL: Observatorio Social de América Latina**. Año 6 N. 16 (jun.2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. -- ISSN 1515-3282.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SASSEN, S. **The global city**. Princeton, 1995.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

Submetido em 13/07/2019

Aprovado em 08/07/2020