Título: A cidade no divã | **Tiragem:** 163070
Veiculo: Revista Arquitetura & Construção - SP | **Seção:** Arquitetura & Construção SP
Página: 126 a 132 | **Data:** 01/09/2015 | **Valor:** R$ 0,00

A cidade no divã

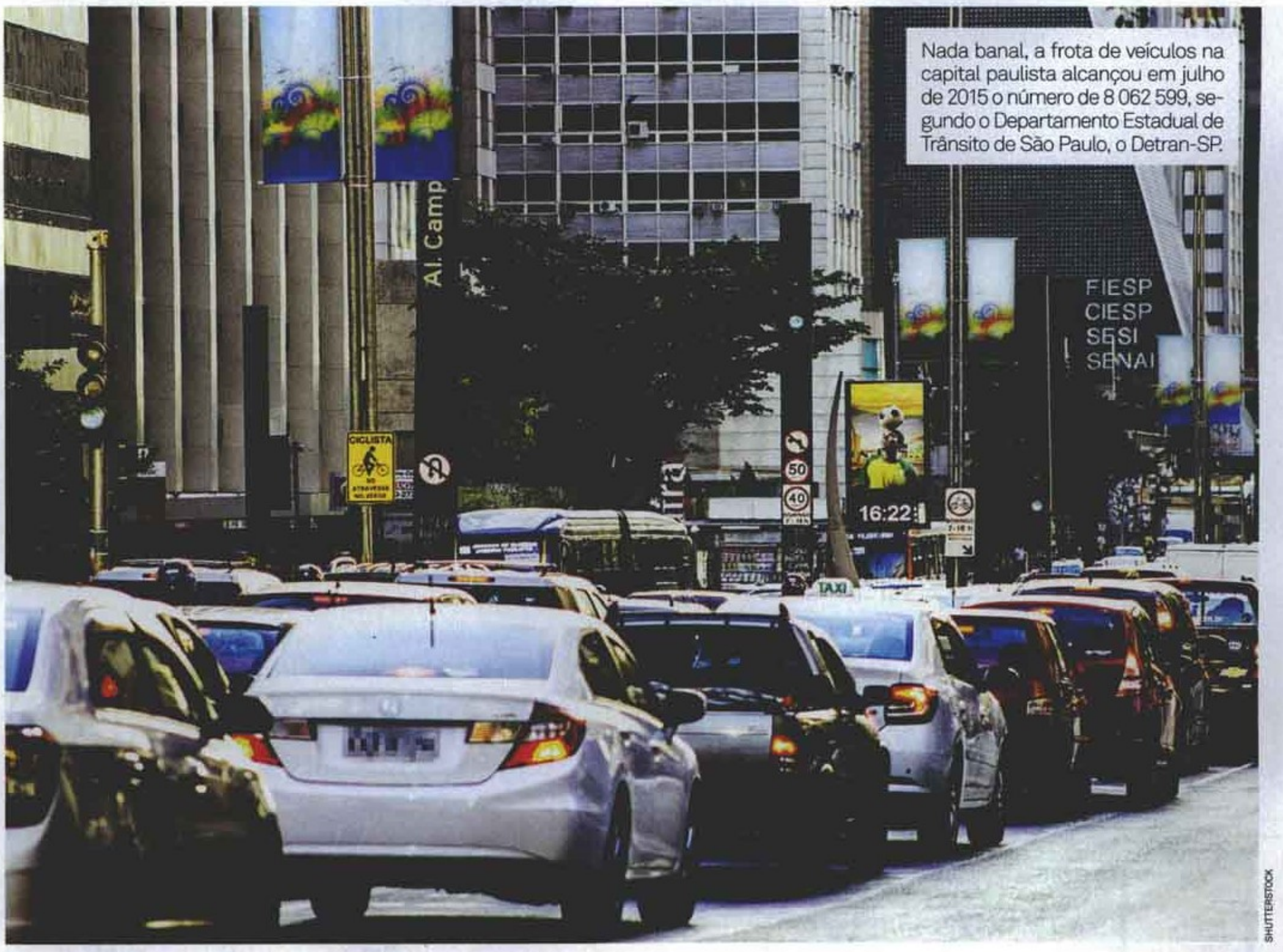
Complexa, profunda e cheia de nós para desatar, Sampa tem chances de dar a volta por cima. Escutada como um sujeito que passa por um processo de análise e revela suas sombras, a capital paulista pede atitudes e respostas que exigirão fôlego, mas podem ser efetivas. A boa notícia é que existe tratamento, mas vale saber por onde ele começa: políticas públicas compromissadas e boas atitudes dos cidadãos. Descubra em que áreas afloram os maiores problemas e os caminhos possíveis para enfrentá-los

POR **LYNA BARBOSA**

Caldeirão de culturas, São Paulo soma 1 521 km² de área, na qual se desenha o emblemático skyline verticalizado e cinzento.

SHUTTERSTOCK

Embora a imagem seja explicativa, a ideia parece ousada. Afinal, não é fácil deitar uma metrópole como São Paulo na peça de mobiliário adotada por Sigmund Freud (1856-1939) para interromper as defesas do inconsciente – e assim ouvir suas angústias, desejos, segredos, memórias e conflitos. Vale lembrar: trata-se de sujeito intrincado, tenso e interessante. Na mesma balança em que pesam os entraves sociais, econômicos e urbanos que atormentam a vida dos paulistanos, o povoado fundado por padres Jesuítas em 1554 hoje ostenta números significativos no movimento da economia – é o maior Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil – e das ofertas culturais e gastronômicas. Também é a que mais acolhe migrantes: só do Brasil, 10%, pelo menos, ancoram a vida por aqui. Com cerca de 11,9 milhões de habitantes (dados de 2014), essa urbe moderna e intrigante reverbera nos porões do coletivo sentimentos que transitam entre o desejo e o caos, o sonho e o medo, o prazer e a aflição. E, nesse difícil exame que propomos, a segregação comparece como o principal recalque de São Paulo, alimentado desde sua fundação. "Há vários sintomas dessa segregação. Um deles é a crise de mobilidade. Quem mora nas áreas periféricas passa até três horas no trem, metrô, ônibus para chegar ao trabalho. Outro é a violência, fruto de uma separação econômico-social, construída por "muros", que mantêm umas pessoas dentro e outras fora", analisa o arquiteto e urbanista José Armênio de Brito Cruz, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-SP). Essas divisórias imateriais impedem o convívio humano, a troca, o estar e o ser num mesmo solo. "O país é feito de diferentes rendas, classes sociais, culturas. Mas todos esses 'diferentes' podem partilhar um único espaço. É isso que forma uma cidade saudável", conclui. Veja a seguir outras neuroses tipicamente paulistanas.



Nada banal, a frota de veículos na capital paulista alcançou em julho de 2015 o número de 8 062 599, segundo o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo, o Detran-SP.

SHUTTERSTOCK

A possibilidade de ir e vir

Colocar o cidadão mais próximo de seu trabalho, investir em ciclovias junto às estações de outros tipos de transporte e mudar hábitos são tentativas de mitigar os impactos do trânsito

Ultrapassados os limites humanamente suportáveis – afinal, como mensurar os danos causados a alguém espremido diariamente no transporte coletivo? –, a sociedade começa a bradar. "Os movimentos de rua têm sido importantes para identificar os desejos, as defesas e os sonhos da população. Quando se vê, por exemplo, que os jovens não querem mais basear suas vidas no automóvel, é preciso investir nessa mudança de hábito", diz Fernando de Mello Franco, secretário municipal de Desenvolvimento Urbano. O discurso se soma a propostas da atual gestão com impacto também nesse campo: um deles aparece no adensamento previsto no plano diretor, que visa trazer as pessoas para lugares com oferta de trabalho, moradia, lazer e educação – e se irmana ao projeto de construções habitacionais no centro de São Paulo. Outra meta visa promover melhor acesso com a implantação de 360 km de ciclovias – amadas por uns e abominadas por outros –, conectadas a estações de metrô, ônibus e pontos estratégicos. Bastará? O jornalista e escritor Leão Serva, coautor do guia anual *Como Viver em São Paulo Sem Carro*, toca na ferida. "As classes média e alta ficam maravilhadas com a lotação do metrô de Paris, mas não pegam o de São Paulo." Ainda segundo ele, quem troca o carro pelos novos meios de locomoção muda de fato de perspectiva: dá nota 8,1 para as bicicletas, 7,5 para o caminhar e 7,7 para a carona.

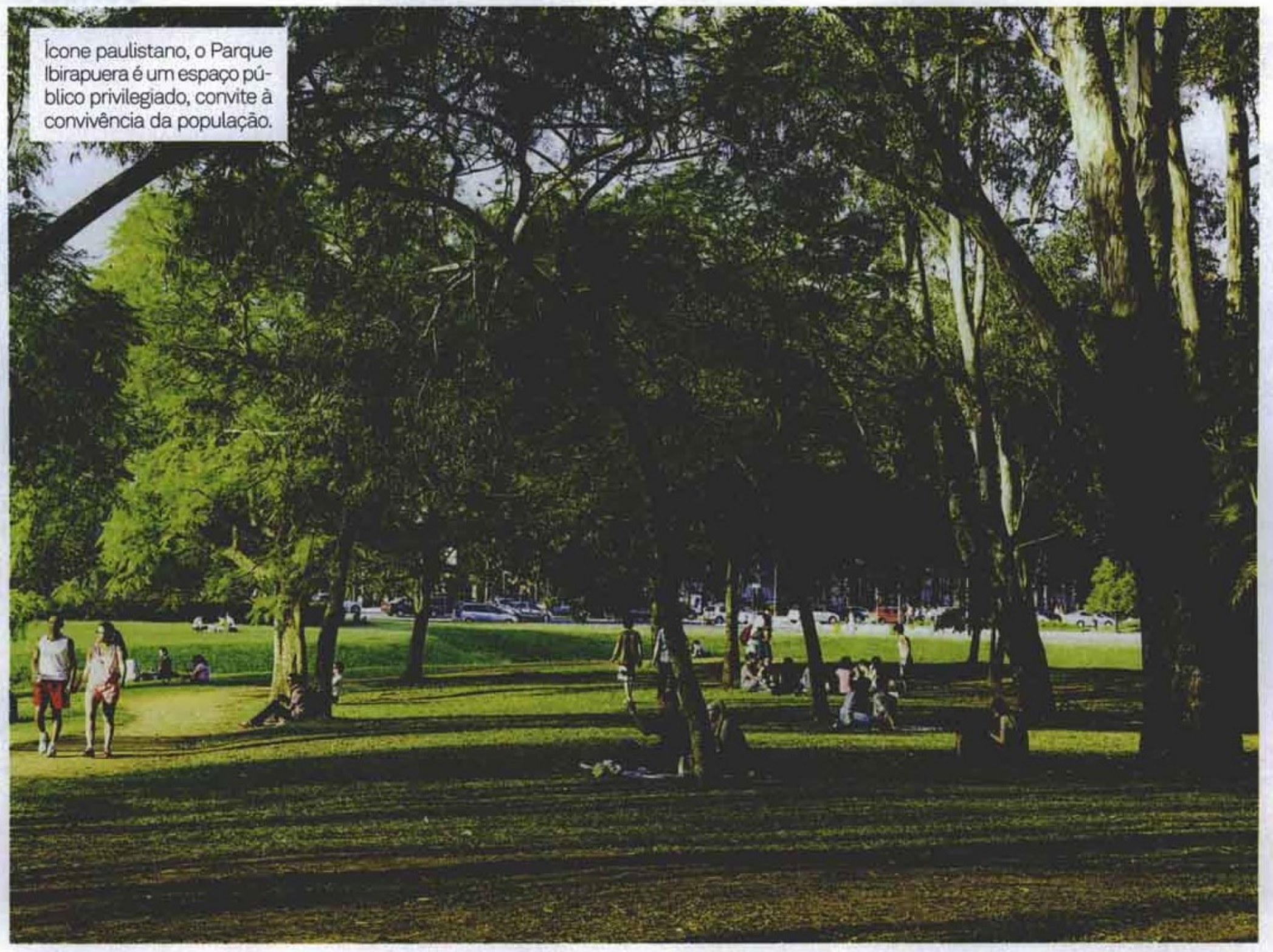
A MOBILIDADE EM NÚMEROS*

80%
DOS MORADORES DE SÃO PAULO CONSIDERAM O CONGESTIONAMENTO SUA MAIOR CAUSA DE ESTRESSE

51%
DOS PAULISTANOS REDUZIRAM O USO DO CARRO DURANTE A SEMANA

4 milhões
DE PESSOAS FICAM NO CARRO MAIS DE 180 MINUTOS POR DIA, METADE NA IDA AO TRABALHO E METADE NA VOLTA. É MAIS QUE A POPULAÇÃO DE TODO O URUGUAI

* Dados do Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas (Ipespe), de 2014.



Ícone paulistano, o Parque Ibirapuera é um espaço público privilegiado, convite à convivência da população.

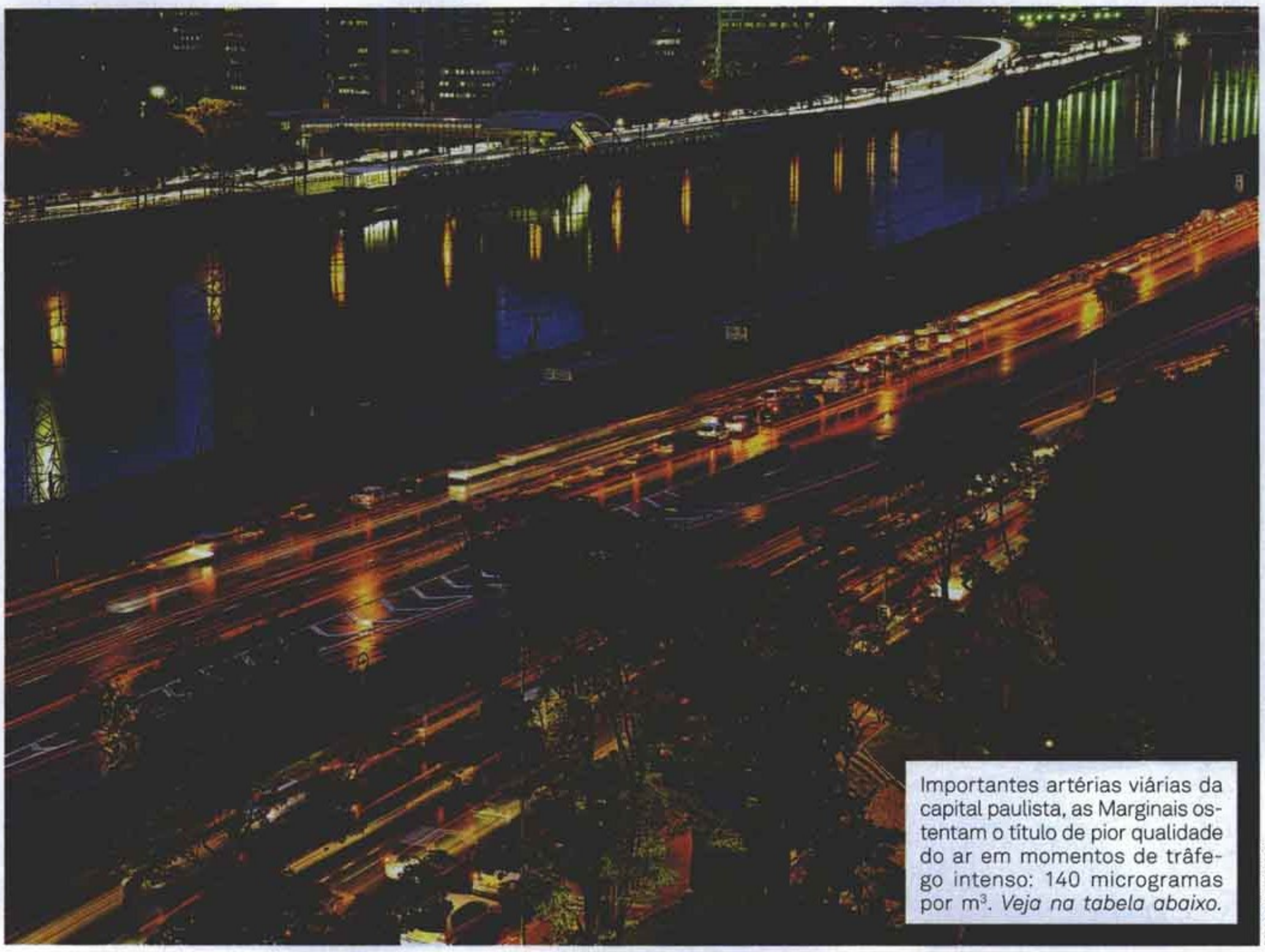
Encontros entre diferentes

Detectar os problemas sim, mas principalmente as oportunidades, é o grande desafio para construir as bases para romper barreiras econômicas e sociais e vivermos todos juntos

"Se a vida, como disse Vinicius de Moraes, é a arte do encontro, a cidade é o cenário desse encontro – encontro das pessoas, espaço das trocas que alimentam a centelha criativa do gênio humano", escreve o arquiteto e urbanista Jaime Lerner no livro *Cidade Para Pessoas*, de Jan Gehl (Editora Perspectiva). O psicanalista Jorge Broide, professor da Pontifícia Universidade Católica (PUC), reforça a tese, mas observa que ainda há barreiras impedindo que o mesmo se dê por aqui. "São Paulo pulsa muito na contradição. É plural, é rural, é luxo, é miséria. Se exibe um caldo cosmopolita, tem também um caldo de tensão. E, nessa confusão, pode tanto propiciar enorme quantidade de encontros como muitas rupturas", analisa. O que está em questão é a chance de, nesse cenário, poder-se cultivar afetos, trocar gentilezas. É pensar o lado de fora como a extensão da casa, um recanto da alma, um lugar para ser feliz. "Quando o cidadão se apropria do espaço público, ele passa a ser um agente fundamental no processo de mudanças", diz Ciro Pirondi, arquiteto e diretor da Escola da Cidade. O arquiteto Guto Requena reza na mesma cartilha. "São Paulo está sendo ocupada de uma forma muito saudável e única, como não se via há tempos", comemora. "Festas nas ruas reunindo gente de vários cantos, bate-papo pelas ciclovias e piqueniques nos parques são algumas atitudes que estão criando a sensação de pertencimento. A cidade existe porque as pessoas existem", diz Guto.

"A CIDADE É O MAIOR ARTEFATO HUMANO E NÃO PODEMOS JOGÁ-LA FORA. ELA PODE VOLTAR A SER UM LUGAR CAPAZ DE PRODUZIR ALEGRIA E FELICIDADE"

CIRO PIRONDI, *ARQUITETO*



Importantes artérias viárias da capital paulista, as Marginais ostentam o título de pior qualidade do ar em momentos de tráfego intenso: 140 microgramas por m³. *Veja na tabela abaixo.*

FOTOS: SHUTTERSTOCK

Respire melhor, curta o silêncio

Antes tratadas como questões de menor importância, as poluições sonora e atmosférica passaram a ser entendidas como graves. O primeiro passo na busca por soluções? Mensurá-las efetivamente

Se São Paulo investir em outros meios de deslocamento, como já vem fazendo com as ciclovias, o paulistano deixar o carro na garagem e a rede de transporte coletivo melhorar consideravelmente (principalmente a malha metroviária), é certo: as pessoas vão viver mais e melhor. Os prejuízos causados pelas poluições sonora e atmosférica são avassaladores. Provocam, além de estresse e insônia, doenças cardíacas e pulmonares. Um estudo da organização American Heart Association diz que o tráfego é tão culpado pelo infarto quanto o cigarro e/ou a má alimentação. Segundo pesquisa do Instituto Saúde e Sustentabilidade da Universidade de São Paulo (USP), a poluição atmosférica pode matar até 59 mil pessoas na capital paulista e até 256 mil no estado nos próximos 16 anos. Isso comprova, diz a médica Evangelina Vormittag, doutora em patologia pela Faculdade de Medicina da mesma instituição e uma das autoras do trabalho, a necessidade de o poder público implementar medidas mais rigorosas para o controle da poluição do ar. Sobre os ruídos, boas notícias. Segundo o arquiteto Marcos Holtz, coordenador da Comissão de Acústica Ambiental da Associação ProAcústica, em breve São Paulo terá seus barulhos mapeados graças ao projeto de Lei PL 075/2013, aprovado pela Câmara Municipal há dois anos. "A partir desse levantamento, o fluxo do tráfego, o uso e a ocupação do solo e mesmo as políticas de mobilidade urbana levarão em conta a poluição sonora também", diz.

BATALHA CONTRA A POLUIÇÃO*

NOS OUVIDOS

70 a 85 dB

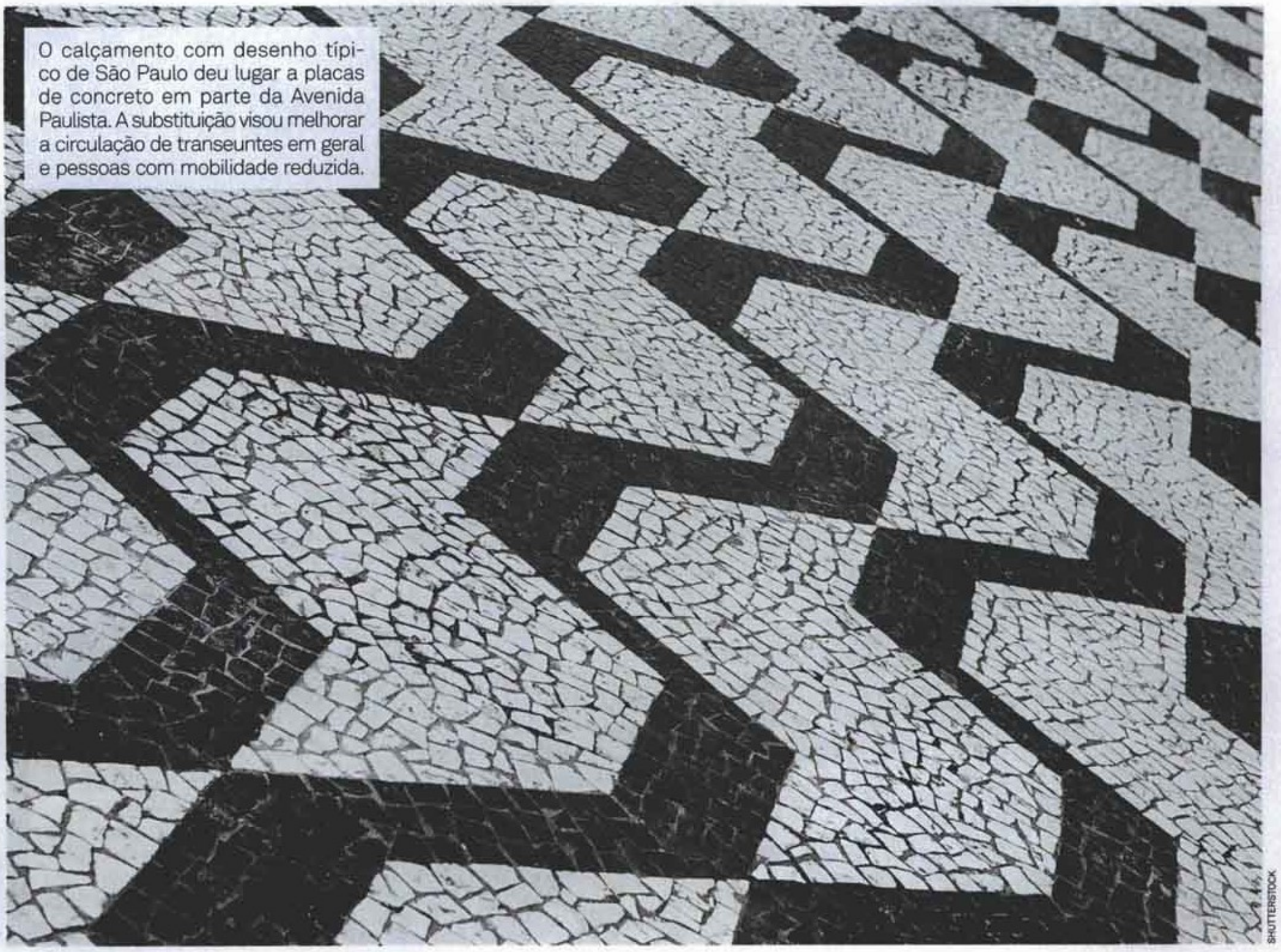
MUITO ACIMA DO RECOMENDADO, ESTA FAIXA DE RUÍDO É FACILMENTE ENCONTRADA EM SÃO PAULO, EMBORA O NÍVEL SONORO A SER PERSEGUIDO NAS GRANDES CIDADES SEJA DE 55 DB (DECIBÉIS).

PELO NARIZ

140 µg/m³

ESTE É O VALOR AFERIDO NAS VIAS MARGINAIS CONGESTIONADAS. EM HORÁRIO DE PICO, A CONCENTRAÇÃO DE PARTÍCULAS NÃO DEVE EXCEDER 10 MICROGRAMAS POR M³; A MÉDIA PAULISTANA É DE 28.

*Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS).



O calçamento com desenho típico de São Paulo deu lugar a placas de concreto em parte da Avenida Paulista. A substituição visou melhorar a circulação de transeuntes em geral e pessoas com mobilidade reduzida.

SHUTTERSTOCK

Um olhar para os detalhes

Eles aparecem como queixas secundárias nesse divã urbano, mas tocam profundamente o sentimento de respeito e de cidadania dos paulistanos ao caminhar pelas ruas da cidade

O arquiteto e urbanista Roberto Loeb diz gostar de perceber a cidade pelo detalhe. "Acredito que as pequenas ações e atitudes podem gerar efeitos grandiosos", avalia. Um dos pontos cruciais nesse universo reduzido são as calçadas, algumas estreitas, outras rachadas e desniveladas, impossíveis de percorrer. Leis e decretos não faltam para resolver a questão, mas a verdade é que, aparte em alguns pontos nobres, são um calcanhar de aquiles da capital paulista. "Eu começaria um trabalho de urbanização quarteirão a quarteirão, levantando todos os problemas: guias mal assentadas, coleta de lixo ineficiente, intervenções nas redes de água, esgoto e energia elétrica. É no detalhe que experimentamos nossa ligação com o meio urbano", segue Loeb. Para cuidar dessa investigação das diminutas partes, ele propõe a zeladoria urbana, como fez no centro de São Paulo, tempos atrás. Trata-se de uma espécie de síndico da rua ou da região, encarregado de ouvir queixas e mapear os entraves. Essa figura faria a ponte entre as necessidades do lugar e técnicos da prefeitura. Além disso, incentivaria a formação de cooperativas de desempregados das áreas periféricas, que receberiam treinamento e salário. "A cidade se reconstituiria sob outra óptica a partir do que chamaríamos de 'os amigos da rua' ", explica Loeb. O arquiteto Ciro Pirondi faz coro. Gosta de lembrar que São Paulo nasceu no pátio de uma escola, com vocação para o conhecimento, mas deu-se o inverso. Por que não resgatar essa memória e fazer das ruas uma verdadeira escola? Com certeza assim São Paulo teria sensível melhora, talvez até alta, desse divã.

"DÁ PARA FAZER MUITA COISA POR AQUI. O QUE FALTA É VONTADE, DETERMINAÇÃO E COMPROMETIMENTO NUM ESFORÇO CONJUNTO PARA MELHORAR A VIDA DE TODOS"

ROBERTO LOEB, *ARQUITETO*