

Crescimento desordenado: a consequência que se tornou causa dos males de São Paulo

Geografia

Enviado por: Visitante

Postado em: 17/04/2011

Embora tenha registrado um crescimento populacional de não muito mais do que 800 mil moradores na última década -em 2000 apresentava 10,4 milhões de habitantes, hoje possui 11,3 milhões segundo o Censo 2010, um avanço modesto para uma metrópole de país em desenvolvimento- a cidade de São Paulo nunca transmitiu tanto a impressão de que está saturada e onde já é impossível se viver.

Embora tenha registrado um crescimento populacional de não muito mais do que 800 mil moradores na última década -em 2000 apresentava 10,4 milhões de habitantes, hoje possui 11,3 milhões segundo o Censo 2010, um avanço modesto para uma metrópole de país em desenvolvimento- a cidade de São Paulo nunca transmitiu tanto a impressão de que está saturada e onde já é impossível se viver. Uma pesquisa divulgada no último mês de janeiro pelo movimento "Nossa São Paulo" sobre o nível de satisfação dos moradores da cidade revelou que 51% dos habitantes da capital paulista mudariam para outro município, se pudessem. É um índice só um pouco menor do que o do ano retrasado, quando a proporção de paulistanos com vontade de fazer as malas foi de 57%. Embora menor, o número continua equivalente à mais da metade da população. As razões também continuam as mesmas. Além da má administração, o transporte coletivo caro e deficiente, o trânsito infernal (é comum para muitos paulistanos levar cinco horas no trajeto casa/trabalho/casa), a poluição, o lixo, as enchentes, a falta de áreas verdes, os impostos e a violência fazem parte da lista. No bojo de tudo isso, a sensação de que a cidade cresceu demais e de maneira desorganizada, com impactos negativos sobre o acesso aos bens e serviços, à infraestrutura, à qualidade de vida e ao exercício da cidadania. É, de fato, ao crescimento explosivo, fora de controle, em última instância, que muitos paulistanos atribuem a maioria das mazelas da cidade. Dessa leitura não escapam nem representantes do poder público, do que deu exemplo o próprio prefeito Gilberto Kassab (PSD) na última temporada de enchentes de verão. "Mais uma vez, o que causou os alagamentos foi não só o excesso de chuva, mas também o crescimento desordenado do município e a impermeabilização excessiva", afirmou o prefeito no último dia 21 de janeiro, ao explicar as inundações que naquele momento encobriam diversos pontos da cidade. Senso comum O fascinante na fala do prefeito não está apenas na obviedade do diagnóstico, que naturalmente poderia ser feito por qualquer cidadão. Mas, também, na sensação de que, apesar da expressão angustiada, ele não se incomodava com a vacuidade e o alto teor de senso comum presentes em sua análise. Kassab já tinha convocado o "crescimento desordenado" para explicar, seis meses antes, porque em nove dos dez distritos que mais atraíram a atenção do mercado imobiliário desde o início da década o trânsito era a maior reclamação dos moradores. "A cidade cresceu desordenadamente onde não tem transporte público, não tem metrô, não tem infraestrutura", afirmou o prefeito. "Essas são as principais razões do crescimento desordenado da cidade e que levaram a esse caos." De fato, é claro que ao crescimento desordenado se deve muito do travado trânsito paulistano, do transporte ruim, das inundações, dos milhões que habitam favelas e áreas de risco. Só que, e isso também parece evidente, atribuir os percalços exclusivamente a ele, como se a desorganização no processo de crescimento urbano de São Paulo fosse uma espécie de entidade

com vontade própria, equivale a explicar tudo não explicando rigorosamente nada. O que seria perdoável num cidadão, mas não em um prefeito. O anti-planejamento “Se há culpados pela enormidade dos déficits urbanos paulistanos, eles são a falta de um melhor planejamento, os desmandos imobiliários, a ausência maior do Estado”, diz Mário Pascarrelli, coordenador do curso de pós-graduação de gerente de cidades da Fundação Armando Álvares Penteado (Faap). “O crescimento desordenado é antes efeito do que causa, embora agrave todos os outros problemas no seu bojo”. A ironia é que é relativamente fácil mapear o caos que engolfou a cidade a partir das iniciativas dos seus planejadores. Embora hoje “escondidas” debaixo do desenho urbano que prevaleceu na Paulicéia, os ferimentos, cancras, enfizemas e artrites que elas provocaram ficaram constrangedoramente à mostra. Estão num plano de avenidas proposto ainda em 1929 por Prestes Maia, plano que saiu apenas embrionariamente do papel e, por isso, condenou o trânsito da cidade a arrastar-se dentro de um modelo basicamente radioconcêntrico, de cidade pequena, no qual só é possível ir de uma região a outra pela acanhada malha da região central. A única opção são as duas permanentemente congestionadas marginais. Zoneamento e outras restrições Num sistema de transporte baseado substancialmente no automóvel, mesmo com as deficiências estruturais da malha. A rede de metrô possui apenas 68,8 km de extensão, e é antes do tipo estrutural que capilarizada, ou seja, tem de ser complementada por ônibus. Já estes trafegam por somente uma dezena de corredores exclusivos, sendo obrigados no restante da cidade a disputar espaço com os carros. Metrô repleta de rios e córregos, São Paulo teve o seu sistema hidrológico tamponado ou como que aprisionado em valas retilíneas de concreto, a começar pelos maiores rios, Tietê, Tamanduateí e Pinheiros. As várzeas foram ocupadas por avenidas de fundo de vale ou mesmo por construções, o que explica porque tantas enchentes. Apesar das mudanças e aperfeiçoamentos pontuais, São Paulo conviveu durante décadas, a partir de 1972, com um zoneamento (decorrente do Plano Diretor do ano anterior, elaborado sob a batuta de Figueiredo Ferraz, prefeito da cidade entre 1971 e 1973) que previa a construção dos maiores edifícios “atrás” de uma malha de vias expressas, que acabaram não sendo implantadas por falta de recursos. Ou seja: para todos os efeitos práticos, a lei de zoneamento funcionou com base numa malha viária inexistente. Além disso, os restritivos coeficientes de aproveitamento dos terrenos estabelecidos pela lei praticamente estimularam a cidade a se adensar topicamente, sem nenhuma uniformidade ou articulação com os sistemas viários e as infraestruturas locais disponíveis, com consequências desastrosas para o tráfego e para a manutenção das áreas verdes. Os valorizados e os ignorados A tentativa da ex-prefeita Marta Suplicy (PT) de estabelecer os limites de metros quadrados que poderiam ser construídos em cada distrito -previstos no Plano Diretor de 2002, ora em vigor- não funcionou enquanto esforço corretivo. O cálculo foi feito por baixo: levou-se em conta o desempenho do mercado imobiliário na década de 1990, que foi um dos piores da história paulistana. Como resultado, houve verdadeira corrida das incorporadoras na direção de alguns bairros valorizados, como Pinheiros, Moema e Itaim Bibi, que hoje estão quase saturados. E por conta da decorrente especulação imobiliária (que encontra terreno fértil para crescer nesse modelo), as populações menos providas de renda estão sendo faz décadas expulsas para as periferias ou confinadas em favelas e áreas de risco, provocando um déficit habitacional reflexo, calculado hoje em 130 mil moradias, numa estimativa conservadora. Enfim, o “crescimento desordenado” citado pelo prefeito Kassab tem origens e motivações históricas perfeitamente detectáveis, e citá-lo como a causa isolada dos problemas que afligem a metrópole, como, aliás, fizeram tantos políticos e urbanistas antes dele -bastando citar Figueiredo Ferraz e Anhaia Melo (que assumiu a prefeitura entre 1930 e 1931)- é mais do que retirá-lo do contexto: é também um pouco tentar culpar a vítima, no caso os próprios paulistanos. Esta notícia foi publicada em 10/04/2011 do sítio UOL Notícias. Todas as informações nela contida são de responsabilidade do autor.