

**Desigualdades socioespaciais urbanas: impactos nas percepções da
dimensão humana da cidade**

*Urban socio-spatial inequalities: impacts on perceptions of the human dimension of the
city*

Giovana Rodrigues de Sousa

Graduanda de Arquitetura e Urbanismo, IFSP, Brasil
Bolsista de Iniciação Científica PIBIC-CNPq
rodrigues.giovana@aluno.ifsp.edu.br

Douglas Gallo

Professor Doutor, IFSP, Brasil
Arquiteto e Urbanista, Doutor em Urbanismo
douglas.luciano@ifsp.edu.br

RESUMO

O objetivo deste trabalho é discutir como as desigualdades espaciais e contradições do espaço urbano, entendidas como um reflexo da sociedade, se relacionam com processos de desumanização das cidades contemporâneas e afetam as percepções de seus cidadãos acerca da dimensão humana da cidade. Este artigo apresenta um recorte de um projeto de pesquisa de iniciação científica em desenvolvimento, fomentado pelo CNPq. A metodologia utilizada é a qualitativa e revisão integrativa da literatura, tendo a mesma sido realizada a partir de artigos, livros, teses e dissertações, que abordam o tema da “cidade humana”, nas bases de dados *Scopus*, *SciELO*, *Science Direct*, *Web of Science*, Periódicos CAPES e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. Este estudo é importante, na análise de território e da segregação socioespacial, para compreender como as desigualdades socioespaciais urbanas afetam a percepção da dimensão humana nas cidades. Como resultado, foi encontrado que, as desigualdades no espaço urbano afetam a maneira como as pessoas o utilizam, o que impacta na percepção delas sobre a qualidade do espaço, o que contribui para compreender a importância de um planejamento urbano participativo que considere a escala e dimensão humanas e a diversidade de pessoas.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade humana. Qualidade de vida urbana. Planejamento urbano.

ABSTRACT

*The objective of this work is to discuss how spatial inequalities and contradictions in urban space, understood as a reflection of society, relate to processes of dehumanization in contemporary cities and affect the perceptions of its citizens regarding the human dimension of the city. This article presents an excerpt from a scientific initiation research project under development, supported by CNPq. The methodology used is qualitative and integrative literature review, which was carried out based on articles, books, theses, and dissertations addressing the theme of the “human city”, in the databases *Scopus*, *SciELO*, *Science Direct*, *Web of Science*, *CAPES Periodicals*, and in the *CAPES Catalog of Theses and Dissertations*. This study is important in the analysis of territory and socio-spatial segregation to understand how urban socio-spatial inequalities affect the perception of the human dimension in cities. As a result, it was found that inequalities in urban space affect the way people use it, which impacts their perception of the quality of space, contributing to understanding the importance of participatory urban planning that considers the scale and human dimension, as well as the diversity of people.*

KEYWORDS: Human city. Urban quality of life. Urban planning.

1 INTRODUÇÃO

A desumanização das cidades é um processo global, produto do positivismo do século XX, como consequência da Revolução Industrial e da modernização da sociedade (CASTAÑEDA, 2021). A “modernidade” desencadeou processos de fragmentação, individualização e racionalização, sendo alvo de estudos por parte de diversos sociólogos, filósofos e urbanistas, como Henri Lefebvre (1999), Zygmunt Bauman (2001), Richard Sennett (2014), David Harvey (2014), François Ascher (2010) e Jan Gehl (2013). Ainda que seus efeitos urbanos sejam criticados desde a década de 1960, com a publicação de “Morte e Vida das Grandes Cidades” por Jane Jacobs (2009), observa-se um acentuamento desses processos, que contribuem para o rompimento das relações de comunidade, sensação de pertencimento ao local e formação de subjetividades e/ou identidades particulares.

Bauman (2003) foi preciso ao lembrar que todas as palavras têm significado, mas algumas guardam sensações, sendo a palavra “comunidade” uma delas. A comunidade é um lugar confortável, aconchegante e “cálido”, evocando tudo aquilo que a sociedade contemporânea sente falta para uma vida segura e confiante. O mundo sente falta da comunidade por sentir falta da segurança que escapa ao alcance ou que se desmancha em um mundo fluido e incerto, marcado pela competitividade.

Uma análise sociológica dessa conjuntura apresenta uma dissolução da sociabilidade, atributo intrinsecamente humano. Ao longo do século XX, o próprio conceito de sociabilidade sofreu mutações nos seus usos e significados, passando daquele de esferas da vida cotidiana, onde as relações seriam mais próximas e familiares (festas, costumes, rituais e encontros), até um uso mais ampliado, como possibilidade de construção temporária do próprio social entre atores sociais em condições diversas, onde o principal intuito seria a interação interpessoal. Sinteticamente, pode-se entender a sociabilidade como a “*capacidade humana abstrata para o social, sem a determinação do caráter da relação, com ênfase no conceito de pessoa*” (FRÚGOLI JUNIOR, 2007, p. 55, grifo dos autores).

Ainda que o crescimento econômico tenha sido expressivo neste mesmo período, a acumulação e concentração de renda e poder, associadas à expansão da malha urbana, em detrimento da qualidade de vida, tem acentuado as desigualdades territoriais, em um processo de alterização, como um reflexo do que ocorre na sociedade, característica de um ambiente que é socialmente construído. O conceito de qualidade de vida introduz uma valorização de horizontes desejáveis para determinados grupos sociais, diferenciando-se de acordo com níveis de exigência e aspirações particulares. No entanto, de acordo com Vitte (2009), fatores relativos à sociabilidade dariam um suporte a uma percepção subjetiva mais positiva da qualidade de vida. Ao não considerar a dimensão humana no processo de planejamento urbano, fatores essenciais para a usabilidade do espaço são ignorados, impactando diretamente na maneira como estes espaços são utilizados e, portanto, na percepção relativa à qualidade e segurança destes espaços. A dimensão humana das cidades, com sua vitalidade, está relacionada à apropriação dos espaços enquanto lugares de encontro e permanência (GALLO; BESSA, 2021), sendo impactada diretamente pelos processos de planejamento e gestão (SPERANDIO, MOREIRA; BERNARDINO, 2018).

O objetivo deste trabalho é discutir como as desigualdades espaciais e contradições do espaço urbano, entendidas como um reflexo da sociedade, se relacionam com

processos de desumanização das cidades contemporâneas, afetando usabilidade dos mesmos e as percepções de seus cidadãos acerca da dimensão humana da cidade, da qualidade de vida urbana e da sensação de segurança.

O presente artigo é um recorte temático de uma pesquisa de iniciação científica em desenvolvimento, cuja abordagem metodológica é qualitativa. A categoria de análise desenvolvida refere-se às desigualdades sociais, buscando compreender os impactos desta iniquidade nas percepções e formas de apropriação urbanas, impactando na humanização das cidades. A pesquisa social qualitativa foi escolhida por permitir analisar fatores que não podem ser traduzidos em números, considerando-se mais importante os processos e seus significados (PRODANOV; FREITAS, 2013). Primeiramente foi realizada uma revisão integrativa da literatura, conformando um *corpus* de pesquisa composto por artigos, livros, teses e dissertações, que abordavam a dimensão humana da cidade, publicados em língua portuguesa, no período entre os anos de 2018 e 2023. A busca foi realizada nas bases de dados *Scopus*, *SciELO*, *Science Direct*, *Web of Science (WoS)*, Periódicos CAPES e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES.

2 UM OLHAR ANÁLITICO SOBRE O PRESENTE

2.1 A racionalização do urbano

Inicialmente, procurou-se traçar o panorama por trás dos processos sociais analisados, conformado por processos decorrentes da Revolução Industrial e da modernização das cidades, que contribuíram para a individualização e diferenciação social, rompendo com a tradição da vida em comunidade e com o senso de identidade e pertencimento ao local. Como consequência, a sociedade se tornou mais desigual e os indivíduos passaram a não se ver mais como parte de um grupo com o qual se identificam, nem representados ou acolhidos na cidade em que vivem, tendo suas percepções do espaço afetadas. De acordo com Ascher (2010), as diferentes formas das cidades, independente de suas dinâmicas de formação, cristalizam e refletem as lógicas das sociedades que acolhem. Sendo assim, a maior individualização pressupõe mudanças na maneira como os cidadãos organizam seu território e empregam seu tempo, provocando também uma crise na concepção e funcionamento dos equipamentos e serviços públicos de modo geral.

O filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre (1999), defende que o processo de individualização acompanha o da urbanização, principalmente nas grandes cidades. Segundo o autor, este fato desumaniza as cidades por inibir a sociabilidade que é intrinsecamente humana. Quando a socialização não ocorre a tendência é que os espaços públicos sejam esvaziados ou que acolham apenas grupos específicos e, conseqüentemente, a diferenciação entre os diversos grupos sociais ganha maior contraste, num processo de alterização¹. Com o crescimento urbano pós Revolução Industrial e a migração de pessoas para os grandes centros urbanos à procura de trabalho, foi preciso encontrar soluções rápidas para acomodar tantas pessoas chegando ao mesmo tempo nas cidades. Por consequência, as escolhas tomadas seguiram a ideologia

¹ Os processos de alterização correspondem aos processos de identificar, nomear ou rotular aqueles que consideramos diferentes de nós mesmos, ou desse “nós” idealizado conforme a identidade assumida coletivamente pela própria comunidade.

predominante na época, que era a favor da racionalização do espaço, desconsiderando os fatores humanos.

A racionalidade aplicada às cidades, particularmente pelo urbanismo moderno, não é capaz de compreender as subjetividades atreladas à percepção dos cidadãos quanto à qualidade do espaço urbano. Sendo assim, urbanistas que se empenham em estudar apenas as teorias e ditames do urbanismo monofuncional ortodoxo, apoiam-se em ideais de cidade (cidade idealizada), sem compreender como as cidades realmente são, desconsiderando a escala da vida e as demandas de seus habitantes. Esse descolamento da realidade se dá porque *“ainda não se afastaram do conforto ilusório das vontades, das superstições conhecidas, do simplismo e dos símbolos e ainda não se lançaram na aventura de investigar o mundo real”* (JACOBS, 2009, p. 12).

2.2 A procura por segurança

Desde a antiguidade a cidade é vista como o local de abrigo, de conforto e segurança para o homem. As antigas cidades eram cercadas por muros que as protegiam de invasores e ladrões. Porém, atualmente, as residências foram transformadas em muralhas para proteger seus habitantes da própria cidade. Dessa forma, a área urbana é delimitada por uma linha invisível, que substitui os muros, e tem como papel separar quem vive na área central de quem não tem condições para arcar com os custos de moradia dentro da cidade, sendo afastados para as periferias (RECH, 2016).

Tendo em vista que as cidades são o lugar da diversidade, do encontro e do confronto com o outro, tornam-se aspectos centrais da vida urbana o estranho, o medo, ou sensação de insegurança. Estes são determinantes das posturas adotadas nos espaços públicos urbanos. Quanto mais difuso, disperso, indistinto, desvinculado, desancorado, flutuante, sem endereço ou motivação clara, mais assustador torna-se o medo. Este é o nome que damos à incerteza e à ignorância. A expressão sociedade de risco foi cunhada pelo sociólogo alemão Ulrich Bech (2011) para caracterizar a imprevisibilidade dos perigos enfrentados pela humanidade, perigos estes causados pela própria ação humana, notadamente as questões nuclear e climática. O medo urbano se constitui de imaginários e de um planejamento urbano relacionado à insegurança, uma política do risco, uma vez que este sentimento deriva menos dos perigos reais que do desconhecido. Para exemplificar, nunca antes na história da humanidade foi tão seguro viver, houveram tantos recursos, mas contraditoriamente a imprevisibilidade aumenta a ansiedade e o medo. O agravamento da violência urbana, o alargamento das diferenças sociais e o abandono seletivo de setores urbanos internalizam o medo como padrão psicossocial de comportamento urbano. O crescimento desordenado das cidades, a má distribuição de equipamentos urbanos públicos e dos recursos de infraestrutura colaboram para o agravamento dessa questão (QUEIROZ; LACERDA, 2005), alimentando uma poderosa indústria do medo (medo como mercadoria).

2.3 A segregação da cidade

A insegurança está fortemente associada à ideologia da violência urbana, que por sua vez está ligada à segregação socioespacial das cidades. As periferias, particularmente no Brasil,

foram estruturadas de forma desordenada, propiciando a constituição de uma “arquitetura da violência”, onde a precariedade e ausência do Estado, possibilitam o desenvolvimento da violência como forma de organização (HUGUES, 2004).

A segregação espacial pode ocorrer de três formas, de maneira simultânea e sucessiva: a) espontânea, que é resultado do preço das terras e da capacidade das pessoas em manter o custo de vida da localidade; b) voluntária, quando voluntariamente as pessoas se isolam em condomínios fechados; e c) programada, que tem relação com as ações do Estado, via planejamento urbano, como por exemplo ao criar, intencionalmente, bairros nas periferias para a população mais pobre, que irá morar longe dos locais de trabalho e equipamentos urbanos (LEFEBVRE, 2001).

Os habitantes destituídos de meios ou condições financeiras passam a ser vistos como ameaça em potencial, sendo forçados a se afastar das partes mais agradáveis da cidade, onde encontram-se os empregos, a vida urbana, o direito à cidade (LEFEBVRE, 2001), se amontoando em distritos afastados, áreas desvalorizadas pelo mercado imobiliário (ambientalmente frágeis ou com riscos geológicos e/ou hidráulicos). Os moradores com recursos financeiros optam por condomínios (verticais ou horizontais), segregados e desligados da vida urbana (SPOSITO; GÓES, 2013). Conformando verdadeiros enclaves fortificados (CALDEIRA, 2011), comunidades imaginárias, sem um verdadeiro sentido de comunidade, em busca de uma qualidade de vida que é apropriada como mercadoria e vendida a altos preços no mercado imobiliário (GUERRA, 2013).

Essa separação entre moradia e local de trabalho compromete a qualidade de vida dos cidadãos, que gastam muitas horas de seus dias no transporte público ou em engarrafamentos para ir e voltar do trabalho. Além disso, esse fenômeno causa o esvaziamento dos bairros residenciais durante o dia e dos centros urbanos durante a noite. Ruas vazias contribuem para a sensação de insegurança nas cidades (JACOBS, 2009). Para que o espaço público seja ocupado ele precisa ser atrativo para as pessoas, possuir diversificadas opções de lazer e trajetos curtos que facilitem a caminhabilidade, o que contribui para uma cidade mais viva e segura (MACIEL; MARTINS, 2020). Outra consequência de despender horas significativas do dia no deslocamento entre casa e trabalho é que as pessoas deixam de dispor de tempo para a prática de atividades físicas ou recreativas, bem como para a sociabilidade, o que contribui para o esvaziamento dos espaços públicos e deterioração da saúde e qualidade de vida.

2.4 O “esvaziamento” do espaço público

Como consequência desses processos o espaço público perdeu seu significado como local de encontro e de trocas simbólicas, o que impacta diretamente na vivência da cidade e nas percepções de seus habitantes sobre o espaço público. O espaço urbano é um reflexo da sociedade e, portanto, as desigualdades sociais são também encontradas no território urbano. Como um espaço que é socialmente construído, ele pode mitigar ou intensificar a segregação socioespacial, legitimada pela sensação de medo e insegurança, principalmente quando as políticas públicas são decididas verticalmente, sem a participação popular. Além disso, configura-se como um conjunto de fatores, onde o uso torna-se dependente dos significados atribuídos ao espaço. Atualmente, reconhece-se a importância de considerar a dimensão

humana nas cidades, já que a qualidade do espaço urbano não pode ser mensurada, a não ser pela percepção humana (PIRES, 2020).

A antropóloga brasileira Teresa Caldeira (2011) realizou uma análise profunda sobre a forma como o crime, o medo e o desrespeito aos direitos humanos dos cidadãos urbanos foram associados às transformações urbanas, produzindo um novo padrão de segregação espacial nas últimas décadas do século XX. O surgimento dos enclaves fortificados, de uma arquitetura do medo e de um urbanismo segregado moldaram as cidades, com consequências marcantes no território urbano, particularmente, o esvaziamento dos espaços urbanos e a deturpação de seu sentido público.

2.5 Uma questão de política

Para Bonetti (2007), há uma tentativa do Estado de não reconhecer a heterogeneidade na sociedade moderna, negando a existência das desigualdades e procurando constantemente integrar as pessoas em um padrão. Entretanto, a função democrática da cidade só é possível de ser efetivada em decorrência da diversidade social presente no espaço urbano (GEHL, 2013). Esse modo de ação, através das políticas públicas, sem parâmetros de quais demandas são prioritárias e ignorando as desigualdades no espaço, pode implicar na distribuição de investimentos de maneira incongruente e iniqua, que tem como consequência a valorização desigual da terra urbana e a segregação socioespacial (GALLO, 2020). Sendo assim, o planejamento das cidades deveria ser uma ferramenta para empoderar seus cidadãos e dar-lhes, não apenas, a oportunidade de opinar, como também o poder de decisão sobre as mudanças desejadas para o espaço urbano. Uma cidade humana deve ser pensada para seus habitantes e com sua colaboração, afinal são estes quem sabem quais são as suas problemáticas e potencialidades, possibilitando a superação das desigualdades e vulnerabilidades (OLIVEIRA; BORGES, 2017).

Um planejamento que não considere as pessoas como as principais agentes da cidade está fadado ao fracasso. O uso decorrente da implementação de projetos urbanos depende da percepção do espaço pelo usuário, com sua consequente apropriação. Ao perceber o espaço como convidativo, mesmo para atividades secundárias, os cidadãos passam a utilizá-lo de forma mais frequente e ativa (GEHL, 2013). Atividades secundárias são aquelas que podem ser realizadas em outros lugares, mas que as pessoas escolhem realizar na rua.

Gabriela Delcin Pires (2020), em sua dissertação de mestrado intitulada “Abordagem da macroergonomia no espaço urbano: fatores que influenciam na percepção de qualidade”, aplicou um questionário a fim de compreender os fatores que influenciam a percepção humana dos espaços da cidade, observando que os indivíduos que realizam atividades secundárias no espaço público possuem uma percepção mais positiva do mesmo, em todas as dimensões avaliadas. Concluindo que o uso influencia na percepção de qualidade dos espaços.

Em uma sociedade marcada pela segregação, pobreza, desigualdades e pelo consumismo, é importante adotar uma visão de desenvolvimento humano que não seja pautada somente no desenvolvimento econômico, e que procure distribuir os investimentos em busca da justiça social (CARLI, 2020; SEN, 2010). Dessa forma, a consideração das características humanas, sociais e culturais de uma cidade são tão importantes para o desenvolvimento urbano

e humano quanto os aspectos físicos da cidade. O planejamento urbano deve ser mais do que o exercício da técnica que considera apenas o que é palpável (PIRES, 2020).

2.6 O direito à cidade

O direito à cidade, referenciado primeiramente por Lefebvre (2001) em sua obra lançada em 1968, diz respeito a uma preocupação e discussão referente aos valores de uso e de troca do solo urbano, sendo o direito à cidade compreendido como valor de uso, materializado ao acesso à vida urbana. Essas discussões surgiram como resposta à desigualdade social que divide a cidade entre ricos e pobres, territórios legais e ilegais, resultado da segregação socioespacial gerada pela concepção do solo urbano como mercadoria. O direito à cidade é também um direito humano e seu objetivo é diminuir as desigualdades, através da justiça social e participação popular. Ao ser classificado como um direito humano, o direito à cidade ganha justificativa e força para ser implementado, pois, como um direito legítimo, deve ser garantido a todos os habitantes (CARLI, 2020).

Apesar do reconhecimento do direito à cidade, a realidade é que grande parte da população vive em condições desumanas, em locais insalubres e sem infraestrutura. Aqueles que moram nas periferias e trabalham nos grandes centros, despendem muitas horas de seus dias apenas no transporte público, quase sempre lotado e de baixa qualidade. Mesmo aqueles com acesso a automóveis particulares se expõe à poluição, em horas de engarrafamento, colocando em risco sua saúde e qualidade de vida (SALDIVA, 2018), além de não terem tempo para o lazer e a prática de atividades físicas.

Sem contar a imensa precariedade destes territórios, cuja ausência de oferta de áreas de lazer dotadas de equipamentos públicos e de espaços qualificados para a prática de exercícios impactam na qualidade de vida dessas regiões, quase sempre esquecidas pelo poder público. As políticas públicas impactam diretamente sobre as condições objetivas de vida e indiretamente sobre sua percepção (BONETI, 2007; RANDOLPH, 2018; FAGUNDES, 2017).

2.7 Qualidade de vida urbana

A percepção de qualidade de vida urbana também se relaciona a acessibilidade aos serviços básicos como o acesso à saúde, à educação, ao lazer, à prática de atividades físicas e aos espaços verdes, bem como a satisfação das necessidades específicas de todos os cidadãos. Sem o atendimento dessas demandas, a cidade não pode ser considerada humana. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a qualidade de vida é definida como a percepção do indivíduo de sua condição de vida no contexto cultural no qual está inserido, percepção essa baseada em valores, objetivos, expectativas e padrões. Todos esses fatores impactam na forma como as pessoas percebem e vivenciam a cidade e que podem variar de acordo com o gênero, cor/raça/etnia, classe econômica, idade, religião, cultura, sexualidade, dentre outros fatores. Considerar as percepções humanas no planejamento urbano significa levar em conta as interpretações subjetivas dos diversos grupos que integram a sociedade, mas de maneira objetiva:

A ideia de qualidade de vida, ao valorizar horizontes **desejáveis para distintos grupos, com distintos níveis de exigência e de aspirações**, conforma aspectos mais subjetivos

e afeitos à percepção dos indivíduos. O conceito guarda relação com a satisfação das necessidades humanas, com a capacidade de uma comunidade desfrutar de uma vida média longa, de forma saudável, mas especialmente com a satisfação com a própria vida. Diante desta constatação, podemos nos questionar se seria pertinente, e possível, incorporar às práticas de planejamento e gestão, as necessidades humanas mais complexas e subjetivas, que ultrapassam a noção de necessidades básicas? (GALLO, 2020, p. 131, grifo dos autores).

A tese proposta por Vitte (2009) é de que apenas fornecer o acesso aos serviços básicos urbanos não é o suficiente para garantir a qualidade de vida urbana. Também é preciso promover a sociabilidade, sem a qual não existe vida nos espaços públicos, e que influencia de forma mais positiva uma percepção da vida urbana com mais qualidade e da humanização da cidade, do que os aspectos materiais. No entanto, não se pode desconsiderar a dificuldade de promover a sociabilidade e a qualidade de vida em uma sociedade de consumo, marcada pela individualização e segregação. Sociedade que valoriza os bens materiais e o desenvolvimento econômico acima dos direitos humanos e bem-estar coletivo, onde a violência e a percepção de insegurança crescentes, particularmente nos grandes centros urbanos, corrói a vida urbana e o papel cívico do espaço público.

2.8 A qualidade do lugar

A percepção visual é fundamental para a vivência da cidade. A presença de espaços que sejam bem cuidados, bonitos, com áreas verdes, marcos simbólicos, diferentes possibilidades de uso, atrativos para diferentes tipos de público e pensados para a escala humana, tendem a estimular a urbanidade e a vitalidade (DEL RIO, 2016; GEHL, 2013; GEHL; SVARRE, 2018). O uso comum do espaço, o bem-estar, a estética e a funcionalidade, além de melhorarem fisicamente o espaço, podem transformar a percepção do local e a maneira como ele é utilizado (SILVA *et al.*, 2020). Por outro lado, espaços abandonados e sem manutenção, transmitem uma imagem de lugares inabitados e inseguros, os quais não estão sob os cuidados e olhares de ninguém, e que dessa forma, não devem ser frequentados.

O aumento da desigualdade e a falta de cuidado e manutenção nos espaços públicos impactam na sensação de injustiça, o que contribui para a crescente percepção de perigo no espaço urbano, onde uns têm mais direitos que outros. A sensação de perigo no mundo atual é crescente, bem como a de impotência ao tentar evitá-lo (BAUMAN, 2008). Espaços, que deveriam ser democráticos e cidadãos, se esvaziam, pois as pessoas não se sentem pertencentes a eles e não possuem mais o senso de comunidade de outrora, senso que se constrói a partir de relações de igualdade de direitos e respeito mútuo, apesar das diferenças (GALLO, 2020). A percepção de insegurança afasta as pessoas do espaço público e gera vulnerabilidades e comportamentos inadequados, pois, por mais que ele possua qualidades físicas, o medo generalizado impede que ele seja frequentado, principalmente como um espaço de permanência, e, quanto menos ele for frequentado, menos ele estará seguro (figura 1).

Figura 1 - Reflexos da desigualdade social no espaço urbano



Fonte: AUTORES, 2024.

3 UM OLHAR DE ESPERANÇA PARA O FUTURO

Segundo Jane Jacobs (2009), escritora e ativista política norte-americana, é preciso que haja os “olhos da rua”, o constante movimento de pessoas e atividades na cidade para que atos de violência e criminalidade sejam inibidos. Uma rua que seja constantemente vigiada passa a imagem de uma rua segura:

Uma rua com infraestrutura para receber desconhecidos e ter a segurança como um trunfo devido à presença deles – como as ruas dos bairros prósperos – precisa ter três características principais: Primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais.

Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega.

E terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia. Quase ninguém faz isso. Há muita gente que gosta de entreter-se, de quando em quando, olhando o movimento da rua (JACOBS, 2009, p. 35-36).

Para fugir dos perigos aqueles que têm melhores condições financeiras se isolam em condomínios fechados e shopping centers, os chamados “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2011). Nestes espaços de exceção, nos quais a entrada é controlada, se busca uma maior sensação de segurança e qualidade de vida, trata-se da segregação voluntária definida por Lefebvre, quando as pessoas voluntariamente se isolam em condomínios fechados, vendidos como solução para a insegurança, mesmo que isso signifique que os moradores estejam em uma espécie de prisão. Entretanto, essa é uma falsa percepção, já que os enclaves fortificados apenas reforçam ainda mais a segregação socioespacial existente, o desejo dos mais afortunados em se afastar daqueles considerados marginalizados. Não socializam com quem está fora de sua bolha

e ainda criam grandes extensões de calçadas muradas, sem fachada ativa, matando a vida urbana desses espaços públicos. Muros, portões e grades servem para marcar a territorialidade de um determinado espaço, para mostrar que ele é protegido e propriedade de alguém.

A percepção de insegurança não se limita apenas aos fatores relacionados à segurança urbana, e sim a aspectos de influência global, sendo inclusive afetada pela imagem relacionada aos símbolos de segurança, vendidos como a solução, como os condomínios fechados, fazendo parte da lucrativa indústria da segurança privada. Sendo assim, entende-se que o enclausuramento, que, nesse caso, é social, simbólico e físico, é uma forma de alcançar determinado *status* social. O esvaziamento da cidade contribui para um ciclo de indiferença com relação a ela, uma vez que *“o abandono, real ou simbólico, material ou imaterial, dos espaços urbanos funcionam como repelentes à vitalidade urbana”* (GALLO, 2020, p. 178). A consequência de um espaço que não é considerado seguro é o abandono, que se perpetuará, pois um espaço sem a presença e movimentação de pessoas não é convidativo para que seja ocupado e apropriado pelos habitantes da urbe.

A percepção de um lugar está totalmente atrelada ao uso dado ao mesmo, o que ocorre inconscientemente. A forma como uma pessoa enxerga um espaço é influenciada e/ou determinada pela maneira como ela o usa, seja para o trabalho ou para o lazer, por exemplo. Isso implica em diferentes sensações, que podem ser afetadas por diversos estímulos e fatores, como a maneira pela qual a pessoa se locomove (a pé, de carro, de bicicleta ou de transporte público) e os dias e horários em que ela passa pelo local. Justamente por isso, a caminhada deve ser incentivada como meio de locomoção na cidade por permitir que o transeunte passe mais tempo no local e consiga observar mais detalhes do espaço físico e social, construindo, assim, um sentimento de pertencimento ao espaço urbano. Entretanto, para isso, é preciso que a cidade ofereça os estímulos adequados, com fachadas ativas e atrativas, mobiliário urbano e edifícios que respeitem a escala humana, pensados na altura do olhar (GEHL, 2013).

Além disso, incentivar a caminhada como principal meio de deslocamento é também promover saúde e qualidade de vida, bem como o uso de bicicletas, promovendo uma mobilidade mais ativa. O transporte ativo contribui para melhoria na capacidade física, diminuição dos congestionamentos e da poluição sonora e atmosférica, maior segurança no trânsito e aproveitamento dos espaços. Isso exige que a infraestrutura da cidade viabilize essa possibilidade, dando prioridade e atenção aos pedestres e ciclistas, e não aos automóveis. A adoção de um estilo de vida mais ativo e saudável não depende exclusivamente da vontade pessoal, mas também de políticas públicas e espaços que permitam essa escolha.

Atualmente, a paisagem urbana é conformada pelos carros, vistos como símbolo da modernização nos primórdios da aplicação do urbanismo moderno e do planejamento urbano, fazendo-nos reféns do seu uso (SPECK, 2016). O senso comum trata como normal a dependência dos carros e difunde a ideia de que ele traz qualidade de vida às pessoas. Nesse contexto, é preciso reverter a lógica da desumanização das cidades e questionar quais são os benefícios que os automóveis trazem às pessoas no dia a dia, a fim de implementar uma mobilidade mais ativa.

4 CONSTRUINDO UMA DEFINIÇÃO PARA CIDADES HUMANAS

Apesar de não existir uma definição exata do que é a “cidade humana”, após a análise do *corpus* de pesquisa pode-se compreender que os diferentes autores concordam em grande

parte. Uma cidade humana é aquela na qual as pessoas se sintam confortáveis, que promova o bem-estar de seus cidadãos através da sensação de segurança, do respeito às identidades e diversidade e, principalmente, aquela na qual o planejamento urbano é participativo, com foco nas pessoas e realizado com a contribuição dos habitantes desde a fase de diagnóstico territorial até sua fiscalização e acompanhamento.

A cidade humana é também uma cidade saudável, que garanta acesso às áreas verdes e espaços públicos, onde a cultura é respeitada e incorporada no planejamento. É uma cidade inclusiva, com uso misto e a curtas distâncias, que incentiva a caminhada e a pedalada, bem como o uso de transporte público de qualidade (GALLO, 2020). Afinal, as condições físicas e sociais da cidade impactam na saúde, no bem estar e na qualidade de vida de seus habitantes, não podendo ignorar-se a dimensão humana.

O ideal para uma cidade humana seria a apropriação do espaço urbano para o uso livre e espontâneo, favorecendo encontros diversificados, espaços de manifestações culturais e políticas, de uso recreativo e artístico. Um espaço que seja aberto a todos, e não a perpetuação de condomínios que podem ser entendidos como verdadeiros bairros da atualidade, se isolando daqueles que são considerados bárbaros, os indesejados.

Para que o ser humano esteja em primeiro lugar na cidade, necessita-se que ele participe ativamente da tomada de decisões acerca do espaço urbano, que seja um sujeito co-criativo. Sendo assim, é preciso que haja a intenção do poder público em tornar isso possível. Isso pode ocorrer através do estabelecimento de redes de conversação entre a comunidade e o poder público, a fim de permitir que a participação popular seja efetiva e consistente durante todas as fases do planejamento e do projeto urbano (IPCCIC, 2019). Colocando em prática políticas públicas horizontais, focadas no coletivo acima das individualidades e privilégios, será possível implementar uma cidade que seja verdadeiramente humana:

A aceitação da existência de privilégio, seja ele de que tamanho for, automaticamente, destrói a possibilidade de o ser humano ser colocado em primeiro lugar. O privilégio sempre será para alguns e, nesse caso, a individualidade corroerá toda a força do coletivo. Dessa forma, colocar o ser humano em primeiro lugar significa eliminar políticas de privilégios (IPCCIC, 2019, p.42).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS, MAS NÃO DEFINITIVAS

Entendendo a cidade humana como uma cidade para todos, na qual as pessoas se sintam livres para ser quem são, seguras e acolhidas, é possível dizer que a desigualdade social desumaniza as cidades ao impedir que todas as parcelas da população acessem os serviços da cidade da mesma forma. Fato este perpetuado e justificado pela racionalidade positivista ainda presente nos processos de modernização. As relações com o espaço urbano são diferentes dependendo de fatores como: renda, gênero, sexualidade, cor/raça/etnia, religião, cultura, dentre outros.

Para a efetivação de uma cidade humana faz-se necessário compreender esses fatores, que influenciam diretamente as percepções dos cidadãos acerca da dimensão humana da cidade e do que eles consideram como qualidade de vida urbana. A sensação de insegurança, ao esvaziar os espaços públicos, contribui para o fim da sociabilidade, fundamental para se obter uma percepção positiva acerca da vida urbana. O uso atribuído ao espaço urbano impacta

diretamente na percepção de qualidade de vida urbana pelas pessoas, portanto, a percepção humana deve ser levada em consideração no desenho de políticas públicas, no desenho urbano e no planejamento e gestão das cidades, a fim de se respeitar a dimensão e escala humana nos espaços e favorecer a sociabilidade, que é essencial para a construção de uma cidade viva, digna e pensada para pessoas.

Destarte, as intervenções no espaço urbano não devem ser desenvolvidas por políticas públicas verticais, mas sim através de processos participativos que considerem as diferenças e as transformem em potencialidade, a fim de construir uma cidade que reflita a identidade local e solucione as principais demandas e vulnerabilidades. A legislação também precisa enfrentar a questão dos condomínios fechados, espaços de exceção e de segregação do espaço urbano, produtos imobiliários e ideológicos que corroem a vida urbana. Tão pouco o planejamento urbano isoladamente tem o poder de extinguir as desigualdades, uma vez que a cidade é socialmente construída, o que exige que haja também mudanças estruturais na formação da sociedade e nas formas de consumo.

REFERÊNCIAS

- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.
- BAUMAN, Zygmunt. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. São Paulo: Editora 34, 2011.
- BONETI, Lindomar Wessler. **Políticas públicas por dentro**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2007.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, 2011.
- CARLI, Franco Guerino de. **Cidades inteligentes, dignidade humana e direito a um meio ambiente sustentável**. Dissertação (Mestrado em Direitos Humanos). Faculdade de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2020.
- CASTAÑEDA, Jairo Humberto Agudelo. **Empatías urbanas y geosemiótica: el sistema geográfico de los signos urbanos**. Bogotá: Ediciones Unisalle; Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021.
- DEL RIO, Vicente. Perambulando pelo centro histórico de Lisboa: urbanidade, o flâneur e as qualidades visuais da cidade. In: RHEINGANTZ, Paulo Afonso; PEDRO, Rosa Maria Leite Ribeiro; SZAPIRO, Ana Maria (org.). **Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades**. Porto Alegre: Sulina, 2016.
- FAGUNDES, Cinthia de Almeida. **Sorocaba, cidade do futuro e futuro da cidade: avaliação das políticas públicas urbanas e da qualidade de vida**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.
- FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

GALLO, Douglas Luciano Lopes. **Cidade humana**: a vida urbana e a promoção da saúde como qualidade de vida. Tese (Doutorado em Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

GALLO, Douglas; BESSA, Eliane Ribeiro de Almeida da Silva. Reflexões sobre a dimensão e a escala humana no planejamento urbano e nos espaços para viver da cidade contemporânea. **REGRASP**, São Paulo, v.6, n.3, p. 89-107, 2021.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades**: como estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GUERRA, Mariana Falcone. **Vende-se qualidade de vida**: Alphaville Barueri – implantação e consolidação de uma cidade privada. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2014.

HUGUES, Pedro Javier Aguerre. Segregação socioespacial e violência na cidade de São Paulo: referências para a formulação de políticas públicas. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.18, n.4, p. 93-102, 2004.

IPCCIC, Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais (SP). **Seis passos para a cidade humana**. Barueri, SP: Estação das Letras e Cores, 2019.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MACIEL, Priscila Bastos; MARTINS, Maria de Fátima. Análise da sustentabilidade de cidades incorporando a dimensão humana: estudo na cidade de Queimadas-PB. **Polis: Revista Latinoamericana**, Campina Grande, v.19, n.57, p. 161-184, 2020.

OLIVEIRA, Lina Yule Queiroz de; BORGES, Pedro Pereira. O direito à cidade e o desenvolvimento local como base para a humanização do espaço urbano. **Interações**, Campo Grande, v.19, n.4, p. 739-755, 2018.

PIRES, Gabriela Delcin. **Abordagem da macroergonomia no espaço urbano**: fatores que influenciam na percepção de qualidade. Dissertação (Mestrado em Design). Centro de Artes da Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo: Editora Feevale, 2013.

QUEIROZ, Ivan da Silva; LACERDA, Norma. Do espaço urbano sob a égide do medo à cidade que medra: representações sociais e práticas cotidianas num ambiente marcado pelo medo da violência urbana. In.: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 11., 2005, Salvador. **Anais [...]**. Salvador: ANPUR, 2005.

RANDOLPH, Rainer. Políticas públicas e desenvolvimento regional: desafios e potencialidade no Brasil. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté, v.14, n.3, p. 426-445, 2018.

RECH, Adir Ubaldo. **Cidade sustentável, direito urbanístico e ambiental**. Caxias do Sul, RS: Educs, 2016.

SALDIVA, Paulo. **Vida urbana e saúde**: os desafios dos habitantes das metrópoles. São Paulo: Contexto, 2018.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SILVA, Carina Scandolaro da; BERLATO, Larissa Fontoura; FIGUEIREDO, Luiz Fernando Gonçalves de; TEIXEIRA, Clarissa Stefani. O design no desenvolvimento de cidades humanas inteligentes. **Bitácora Urbano Territorial**, Bogotá, v.30, n.3, p. 27-41, 2020.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SPERANDIO, Ana Maria Girotti; MOREIRA, Rafael Negrin; BERNARDINO, Fernanda. Conexões entre o planejamento urbano e a cidade saudável. **Labor & Engenho**, Campinas, v.12, n.4, p. 482-494, 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

VITTE, Claudete de Castro Silva. A qualidade de vida urbana e sua dimensão subjetiva: uma contribuição ao debate sobre políticas públicas e sobre a cidade. In. VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo. **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.