

GEOGRAFIA URBANA E PRÁXIS – A PRÁTICA POLÍTICA ALIMENTANDO AS DISCUSSÕES TEÓRICAS; A PESQUISA E A TEORIA SUSTENTANDO E APROFUNDANDO A REFLEXÃO SOBRE A PRÁTICA

REGINA CÉLIA BEGA DOS SANTOS
Universidade Estadual de Campinas
rcsantos@ige.unicamp.br

RESUMO

Neste artigo defendemos a importância e a necessidade de se discutir temáticas nacionais relacionadas aos principais problemas das cidades brasileiras. Em primeiro lugar, enfatizaremos as possibilidades de os geógrafos contribuírem teórica e politicamente para as definições das políticas urbanas, através da atuação no Conselho das Cidades (ConCidades). A seguir, abordaremos brevemente os conflitos fundiários urbanos, de grande importância na dinâmica das cidades brasileiras, bem como a discussão de políticas de prevenção e mediação de tais conflitos. Finalizaremos, apresentando um relato sobre a participação da Comissão de Assuntos Urbanos, da Seção São Paulo, da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB–SP), nas lutas pela democratização das decisões sobre a Metrópole Paulistana e por uma cidade mais digna e justa, na perspectiva de superação das desigualdades. Estas atuações inscrevem-se num quadro de lutas pela cidade como lugar onde se exercita de fato a democracia e, onde, morar significa não apenas habitar, mas viver, ter trabalho e também acessibilidade ao espaço público, a bens e serviços de qualidade e a oportunidades de convivência, compartilhando a diversidade e respeitando-se a diferença.

PALAVRAS CHAVES: Geografia Urbana. Políticas Públicas. Direito à Cidade. Democratização. Participação.

PRAXIS AND URBAN GEOGRAPHY - A POLITICAL PRACTICE FEEDING ON THEORETICAL DISCUSSIONS, AND A SUPPORTING RESEARCH THEORY DEEPENING ITS UNDERSTANDING ABOUT THE PRACTICE

ABSTRACT

In this article we advocate the importance and need to discuss national issues related to a few key problems within the cities of Brazil. First, we emphasize the contributions that geographers could offer, theoretically and politically, by defining urban policies through the agency, Council of Cities, (ConCidades). Then, we touch on urban land conflicts, which are of great importance to the dynamics of these Brazilian cities, as well as discuss policies for prevention and mediation of such conflicts. We conclude by presenting a report about the participation of the Commission of Urban Affairs, from the Section of São Paulo, part of the Brazilian Association of Geographers (AGB-SP), and in their struggles for the democratization of decision making, in the city of São Paulo, and in making it dignified and fair, in the prospect of overcoming inequalities. These actions fall under the same framework as fighting for the city to become a place where one can exercise democracy, where living means not only to be alive, but to live, where one can have a job and also access public areas, to have goods and quality services and the opportunity to have conveniences while sharing diversities and respecting differences.

KEY WORDS: Urban Geography. Public Policy. Right to the City. Democratization. Participation.

APRESENTAÇÃO

O convite feito a mim por José Borzachiello da Silva, que propôs e organizou, para o XI Simpósio de Geografia Urbana, a Mesa Redonda Geografia Urbana – Uma Agenda Nacional, foi aceito prontamente e com muita satisfação. Este texto, com pequenas alterações, corresponde ao que foi apresentado no evento organizado por uma equipe de professores da Universidade de Brasília, dentre os quais cumpre destacar a Professora Nelba de Azevedo Penna. A Mesa Redonda propiciou uma acalorada e profícua discussão a respeito da pertinência de uma agenda nacional.

Defendemos a ideia desta agenda pela importância e pela necessidade de se pensar nas temáticas nacionais relacionadas aos principais problemas das cidades brasileiras e sobre os quais os geógrafos urbanos podem se debruçar, contribuindo para o debate e para o encaminhamento de soluções. Por isso, aceitamos honrada e prazerosamente o convite feito.

A discussão de políticas públicas voltadas à melhoria da qualidade da vida urbana, articulada às pesquisas desenvolvidas pela Geografia Urbana, possibilita enfatizar a teoria e a práxis sobre a cidade e sobre o urbano. De acordo com esta proposta, acredita-se que a agenda permite avaliar a postura do geógrafo em sua prática profissional, discutindo seu papel social face à problemática urbana do país.

Para isso, pretendemos, em primeiro lugar, enfatizar as possibilidades de os geógrafos contribuir teórica e politicamente para as definições das políticas urbanas. A atuação no Conselho das Cidades (ConCidades), através da representação eleita nos Encontros Nacionais de Geógrafos (ENG), promovidos pela Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), é um dos exemplos de como isso pode acontecer. Permite que as contribuições teóricas da Geografia sejam referências para a cidade real e para as possibilidades de transformação da mesma. Partimos da premissa de que a cidade é um bem coletivo, público, ou seja, de seus moradores e, portanto, passível de ser apropriada coletivamente, como obra de toda a sociedade e não, perdulariamente, como produto do capital e da especulação imobiliária.

A seguir, incluiremos também na discussão sobre uma agenda nacional a questão dos conflitos fundiários urbanos, de grande importância na dinâmica das cidades brasileiras, bem como a discussão de políticas de prevenção e mediação de tais conflitos.

Finalizaremos, apresentando um relato sobre a participação da Comissão de Assuntos Urbanos, da Seção São Paulo, da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB-SP), nas lutas pela democratização das decisões sobre a Metrópole Paulistana, ou seja, por uma cidade mais digna e justa, na perspectiva de superação das desigualdades. Trata-se da luta pela cidade, como lugar onde se exercite de fato a democracia e, onde, morar signifique não apenas habitar, mas viver, ter trabalho e também acessibilidade ao espaço público, a bens e serviços de qualidade e a oportunidades de convivência, compartilhando a diversidade e respeitando-se a diferença.

Uma dessas lutas, travada pela Comissão de Assuntos Urbanos da AGB-SP, foi contra as obras na Marginal do rio Tietê, realizadas pelos governos estadual e municipal (segundo semestre de 2009), travestidas de ampliação da mesma, quando, de fato, é a construção de uma estrada de interligação rodoviária.

AS POSSIBILIDADES DE PARTICIPAÇÃO FRENTE AOS DESAFIOS PARA A CONSTRUÇÃO DA DEMOCRACIA

A AGB, como parte da sociedade civil, é um dos agentes que possibilita ao geógrafo atuar como sujeito social/coletivo, visando a transformação de uma dada realidade – o pressuposto é que a entidade possibilita o exercício da cidadania, através da atuação conjunta com os movimentos populares organizados e demais organizações da sociedade civil. Abordaremos aqui, especificamente, a luta pelo direito à cidade, ou seja, pelo acesso à moradia digna, aos equipamentos ou meios de consumo coletivos, lazer, cultura, educação, saúde e locomoção em transportes dignos e eficientes. Com isso, os sujeitos coletivos, atuando nas entidades ou associações como a AGB, podem enfrentar os impasses contemporâneos para a construção de uma nova cidadania, em uma cidade ou metrópole passível de ser apropriada como valor de uso pelos seus moradores, e não como valor de troca.

Enfatizamos o termo morador, que não é sinônimo de habitante. Tal como morar, que difere de habitar. O habitar refere-se ao cumprimento de uma função relacionada ao Habitat, ou seja, à necessidade de abrigo, que embora fundamental, é por si só insuficiente, tendo em vista a complexidade da vida nas cidades. O morador mora, não só em uma casa, mas em uma cidade, podendo dela se apropriar a partir de suas necessidades imediatas, mas também de seus desejos, de suas utopias, de suas subjetividades.

De acordo com Lefebvre (2001), até o final do século XIX, habitar correspondia à possibilidade de participação da vida social, da comunidade. Depois disso, já no início do século XX, transforma-se em função, separada do conjunto complexo que é a Cidade, quando são criados os subúrbios, longe dos centros urbanos, de acordo com os interesses da industrialização, abrigando os camponeses, que chegam maciçamente aos centros urbanos. Este é o processo clássico de suburbanização ocorrido na Europa. No Brasil, com as ressalvas, já muito bem elaboradas por Paviani (1998), este processo é também conhecido pelo termo periferização. Entretanto, tanto em uma

realidade, como em outra, guardando-se as especificidades relacionadas aos momentos históricos diferentes e às formações socioespaciais diversas, trata-se, de fato, da descentralização da cidade. Como bem discute Lefebvre, o operário, ou o trabalhador, ampliando a análise, afastado da Cidade, perde o sentido da obra, pois se torna disponível para empresas esparsas a partir de um setor do habitat, dissipando-se a capacidade criadora e a consciência urbana (LEFEBVRE, 2001, p. 17).

Lefebvre discute, a partir desta ideia, a burocratização do conceito de *Habitat* em estado puro, através da racionalidade estatal. Paradoxalmente este conceito exclui o habitar, a apropriação desta função pelos que ali vão morar, ou seja, a apropriação pelos grupos e indivíduos de suas condições de existência. Assim, temos a subordinação da cotidianidade nesse novo *Habitat*, que é feita através das funções, das prescrições, do emprego rígido do tempo (LEFEBVRE, 2001, p. 19).

Mas, em que medida os geógrafos podem contribuir para a compreensão desta problemática e, mais que isso, para a proposição de alternativas a este *status quo*? Nós, geógrafos, enquanto sujeitos sociais, juntamente com a entidade que nos congrega, a AGB, podemos organizar a nossa atuação política, fazendo determinadas opções (coletivas) na atual encruzilhada da história. Hoje, nos deparamos com alguns caminhos que levam à impasses, ou que conduzem, conforme perscrutado argutamente por Walter Benjamin, ao eterno retorno, ao sempre igual, como se não houvesse saídas. Entretanto, há perspectivas analíticas sobre a realidade que sinalizam para transformações, se forem seguidos outros caminhos que conduzem a novas possibilidades. Com as ferramentas analíticas da ciência geográfica e, mais especificamente, da Geografia Urbana, embasada filosoficamente em certa concepção de mundo, podemos discutir a cidade e as perspectivas para a mesma.

De acordo com a concepção de mundo e de sociedade que trazemos para discussão, o caminho a ser trilhado, embora cheio de percalços, conduz à chamada democracia renovada. Esta caminhada será empreendida por sujeitos imbuídos do desejo de construção de uma nova cidadania, em uma outra sociedade, baseada na equidade social, com a economia fortemente “entranhada” na sociedade, de acordo com os termos da argumentação trazida por Polanyi. Para este autor, o capitalismo desencrava a economia da sociedade, liberando-a para a acumulação e para a concentração de capitais, absolutizando-a, como se

estivesse liberada de outros aspectos da vida em sociedade, funcionando tecnocraticamente, como um fim em si mesma.

A Participação no Conselho das Cidades

Para o enfrentamento destas questões e das demais problemáticas vivenciadas no cotidiano das cidades brasileiras, nós, geógrafos, contamos com a AGB, através da qual nos inserimos, enquanto coletivo, nos movimentos sociais. Além disso, a atuação na AGB traz a possibilidade, não menos importante, de articulação com as demais associações e entidades da sociedade civil, realizando a necessária interlocução e, com isso, fortalecendo as nossas análises, interpretações e lutas pelo direito à cidade e pela sua democratização.

Para concretizar melhor o que estamos discutindo, podemos citar a possibilidade de atuação dos geógrafos indicados pela AGB para o Conselho das Cidades (ConCidades), ligado ao Ministério das Cidades e às Secretarias afins nos estados e municípios. Neste caso, estamos discutindo a possibilidade de atuação tendo o Estado como um dos agentes que possibilita (ou cerceia) esta atuação (a depender da conjuntura política). No caso do ConCidades, embora ele exista na esfera federal, a sua institucionalização na maioria dos estados e cidades ainda está por vir. Esta é uma pauta importante na luta pelo aprofundamento da democracia e tem sido apresentada como proposta recorrente nas diversas Conferências das Cidades, nos âmbitos estadual e municipal, de acordo com as recomendações aprovadas nas Conferências Nacionais das Cidades já realizadas.

O Estado é aqui compreendido a partir de uma concepção gramsciana, ou seja, representa a condensação material e histórica de relações de força que possibilita a concretização de conjunturas políticas diversas (GRAMSCI, 1972).

Trazemos também a concepção popular de sociedade civil - a chamada sociedade civil de baixo - representando os grupos sociais mais desfavorecidos e oprimidos (SANTOS, 2000), estando na base das resistências que se organizam na luta pela cidadania, para aqueles que foram dela excluídos, a partir da democracia participativa, múltipla e ativa, propulsora de transformações sociais, como a entendem Amin e Houtard (2003).

Nesse rol enquadram-se as experiências de participação popular nos governos das cidades. Trata-se de colocar na pauta de discussões uma nova teoria de democracia, que permite reconstruir o conceito de cidadania, para que se

chegue à emancipação. Para isso é preciso a redefinição do campo do político, identificando as relações de poder e as ações necessárias para transformá-las em relações de autoridade partilhada, baseadas em uma nova cultura política, na perspectiva da construção do socialismo.

Mas, retomando a discussão sobre a participação no Conselho das Cidades, em que pesem as possíveis críticas às suas limitações e, principalmente, aos obstáculos para a atuação dos conselheiros, – por exemplo, o fato de o Conselho não ser realmente deliberativo – ele representa, como, aliás, é divulgado pelo próprio Ministério, a materialização de um importante instrumento de gestão democrática da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, propondo diretrizes para a formulação e a implementação dessas políticas, bem como para o acompanhamento de suas execuções. O que não é pouco. O ConCidades, portanto, concretiza um importante instrumento para a gestão democrática e a discussão de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.

O representante da AGB leva o posicionamento da entidade e traz de volta, para ela e para a comunidade geográfica, o debate realizado no Conselho em torno da política urbana. A cada retorno, o debate é enriquecido com as discussões realizadas. Assim, a prática política alimenta as discussões teóricas no âmbito da Geografia Urbana, e a teoria sustenta e aprofunda a reflexão sobre a prática que, assim, se transforma em práxis.

Através da nossa representação no Conselho das Cidades, a AGB e a comunidade geográfica podem participar do processo de tomada de decisão sobre as políticas elaboradas para as cidades nas áreas de habitação, saneamento ambiental, planejamento territorial, transporte e mobilidade urbana.

Esta é uma ação importante na agenda nacional, pois a partir desta articulação (representação, AGB e pesquisadores em Geografia Urbana) é possível a proposição de políticas públicas que favoreçam os interesses da maioria dos moradores das cidades.

É preciso, ainda, discutir mais amplamente os temas propostos para as Conferências das Cidades, que ocorrem periodicamente nos municípios, nos estados e na federação. O objetivo é que os delegados escolhidos possam levar e debater as propostas da entidade e da comunidade geográfica para o desenvolvimento de nossas cidades, onde a democracia renovada seja, de fato, uma realidade e não uma utopia.

O ConCidades possui uma reflexão promissora a respeito de democracia. Ela muda de qualidade quando o poder público se une à experiência acumulada da sociedade civil organizada e potencializa sua participação na elaboração e execução dos programas e das políticas públicas. O desafio é transformar esta proposição em prática, o que também depende de nós.

Os Conflitos Fundiários Urbanos

Como já enfatizamos, há outros temas importantes na dinâmica das cidades brasileiras para serem incluídos na agenda, como os conflitos fundiários urbanos (cfu) e a política de prevenção. Estes conflitos referem-se às disputas coletivas pela posse ou propriedade de um imóvel urbano, envolvendo as famílias mais pobres, e estão relacionados aos direitos à moradia e à cidade. A política de prevenção deve enfrentar os desafios para a regularização fundiária e a produção da habitação de interesse social. Para que possamos pensá-la deveremos entender os conflitos, identificando os diferentes tipos, além de analisar e compreender a problemática habitacional nas suas especificidades. O déficit habitacional faz parte desta problemática, sendo necessária a discussão de proposições para a utilização dos imóveis vazios e subutilizados, como possibilidade de se reverter a situação, bem como sobre as áreas e imóveis públicos que não cumprem a sua função social, para que possam vir a ser utilizados para habitação de interesse social e para a reforma urbana. É preciso, ainda, dimensionar os assentamentos precários, que ocorrem em cidades de todos os tamanhos, para o enfrentamento desses conflitos. A Geografia Urbana tem uma relevante contribuição para o enfrentamento destas situações, pois tem desenvolvido metodologias, pesquisas e reflexões teóricas consistentes a respeito da questão da moradia.

Enfim, para que as discussões teóricas e as propostas de políticas públicas integradas frutifiquem em proposições e encaminhamentos concretos para o enfrentamento da questão da moradia e de outras mais referentes à vida nas cidades, é fundamental a gestão democrática das cidades, mediante a participação da sociedade civil organizada. Para a formulação de políticas que visem garantir o direito à moradia para os mais pobres, e para o controle das ações em todos os níveis, é necessária a participação das comunidades envolvidas e dos movimentos de luta pela moradia.

A LUTA CONTRA AS POLÍTICAS E OS PLANOS QUE ACABAM COM A CIDADE E A URBANIDADE

Finalmente, a discussão sobre a práxis e o papel social do geógrafo face à problemática urbana pode ser exemplificada com a atuação da AGB-SP, através da Comissão de Assuntos Urbanos, na luta contra a obra da chamada Nova Marginal do Tietê, projeto implementado pelos atuais governantes do estado e do município de São Paulo, e realizado pela Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S.A), em consórcio com empresas privadas que administram e controlam os pedágios das Rodovias Bandeirantes e Ayrton Senna. A Dersa é uma empresa de economia mista, subordinada à Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, fundada em 1969 para projetar e implantar a Rodovia dos Imigrantes.

Juntamente com outras entidades, associações e movimentos populares enviamos ao Ministério Público um pedido de liminar contra essa obra. A AGB-SP elaborou, também, um Parecer Técnico, enviado ao Ministério Público, a respeito do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) Municipal, realizado com o intuito de atender às exigências legais para a aprovação da obra. Neste estudo foram apresentadas críticas ao método de elaboração do EIA-RIMA e ao conteúdo do mesmo.

Esta obra travestida, nas imensas propagandas realizadas pelos poderes municipal e estadual, de alargamento da Marginal, para melhorar o fluxo de veículos, tem por objetivo possibilitar a interligação das rodovias que chegam à Marginal Tietê (Castelo Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Dutra, Ayrton Senna e Carvalho Pinto), com a possibilidade de cobrança de pedágios para os usuários.

Estão sendo construídas mais seis pistas, três em cada margem, sacrificando o canteiro central arborizado por mais de 20 km (muitas das árvores que ali estavam eram centenárias). Portanto, um dano irreversível para a cidade. Na verdade, as pistas de alta velocidade funcionarão como uma autoestrada, encravada no seio da metrópole, para promover a ligação entre as diversas rodovias que chegam ou saem da cidade, como já assinalado.

O fato é que esta obra não resolverá, de fato, os problemas de fluxo de veículos que congestionam a Marginal. A título de exemplificação: para dar conta apenas do fluxo atual (750 mil veículos por dia, quando a vazão é de 350 mil), teríamos que ter mais sete pistas de cada lado, e isso sem pensar no aumento futuro da circulação, com o aumento da frota de veículos de uso pes-

soal. Mas esta não é a principal questão, ela apenas demonstra objetivamente a inutilidade da obra e dos gastos (o orçamento atual é de 1,3 bilhões de reais). O próprio projeto elaborado prevê que dentro de três ou cinco anos a obra já estará ultrapassada, mesmo com a inauguração do Rodoanel Norte, que aliviará a via do fluxo intenso de caminhões que por ela passam diariamente.

A questão mais séria é o privilégio ao transporte individual, no planejamento urbano, enquanto continua o descaso em relação ao transporte público. Esta obra vai à contramão em relação às concepções contemporâneas mais avançadas sobre a metrópole e o urbano. Enquanto em importantes e grandes cidades do mundo os governantes estão preocupados em solucionar os problemas do trânsito e da acessibilidade, rompendo com a ditadura do automóvel e com a política rodoviarista, os governantes de turno em nosso estado praticam exatamente o oposto. Negam as possibilidades de acessibilidade, a garantia do direito à cidade, à cidadania e à urbanidade aos moradores desta desvalida metrópole. Urbanidade é aqui entendida no sentido usado por Levy (1999), como possibilidades para a interação social, para a convivência no espaço público, nas ruas, nas praças, nos jardins, nos parques, a partir do respeito à diversidade e à alteridade.

É importante também destacar que este orçamento (de mais de 1 bilhão de reais) é para uma obra considerada “emergencial”, cujo objetivo, de fato, é a eficiência econômica da cidade, para utilizar uma frase de Ana Fani A. Carlos, na Conferência de Abertura deste Simpurb. Privilegiam-se, mais uma vez, o transporte automotivo individual e o tráfego dos caminhões que cruzam a cidade com as suas mercadorias. Não se pensa a cidade na sua totalidade, na sua complexidade, conforme destacado na Moção sobre a Nova Marginal, seus desdobramentos e suas alternativas:

...as soluções não são engendradas pela construção de uma única grande obra, mas de um conjunto de medidas e obras complementares, que tragam um real benefício para o conjunto da cidade e da metrópole, tal qual é o espírito do Plano Diretor Estratégico, em pleno vigor e que esta obra, deletéria ao meio ambiente e à ordem Urbanística da Cidade, ignora (CALAZANS e SANTOS, 2009, p.3).

Há ainda a questão ambiental, com os aumentos da impermeabilização, da temperatura, da poluição, além do desmatamento do canteiro central. O plano de compensações elaborado não compensará absolutamente nada, pois prevê

o plantio de mudas no Parque Ecológico do Tietê, distante da área afetada e, também, nos bairros lindeiros, localizados na Zona Norte da cidade de São Paulo. Embora os representantes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente tenham reconhecido na única e mal convocada audiência pública realizada, que não há lugares disponíveis, nas ruas desses bairros, para a quantidade de árvores previstas para plantio!

A respeito da Audiência Pública e do Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), ambos foram de caráter municipal, quando deveriam ter sido metropolitanos, pois os impactos ocorrem nesta escala. O fato de ser a Dersa a responsável pela obra ajuda a corroborar esta análise. Há outros problemas, também importantes, como a questão da ilegitimidade e da ilegalidade da obra: ela desobedece ao atual Plano Diretor Estratégico em vigor no município de São Paulo. Só isso já seria argumento suficiente para que o juiz acatasse a liminar concedida pela Promotoria Pública, o que, infelizmente, não aconteceu. Depois de quase um mês da entrada do pedido contra esta obra, a liminar concedida foi “cassada” pela juíza responsável. Ou seja, a ação judicial movida pelas entidades e movimentos populares e pelo Ministério Público foi indeferida. A decisão foi que “o Poder Judiciário não deve interferir em ações do Poder Executivo, sob o pretexto de paralisar a cidade, que é muito dinâmica”.

Estamos entrando, agora, com pedido de revisão desta sentença. No entanto, as obras vão sendo realizadas “a toque de caixa”. A AGB-SP também disponibilizou em seu site o texto da moção elaborada contra a obra para receber as assinaturas de todos aqueles que apoiam a luta em prol da cidade de São Paulo e de seus moradores.

No projeto em andamento, a cidade continua a ser pensada através do modelo rodoviarista, com uma estrutura radiocêntrica (anéis circulares que aprisionam a cidade e os seus moradores em suas espirais, impedindo a comunicação entre as pessoas, a circulação e a interligação entre os lugares). O texto da petição elaborada contra esta obra critica a postura, incapaz de entender o processo urbano como fruto de relações sociais estabelecidas historicamente, sem considerar que essa estrutura radial, concêntrica e perversa pode ser mudada. Na história e na geografia

da cidade de São Paulo a ligação do rio Tietê com seus moradores esteve sempre muito presente, até o predomínio do Modelo Rodoviarista, quando as várzeas

passaram a ser usadas como estritos eixos rodoviários. E que este Modelo não soube construir avenidas-parques que se compatibilizassem com parques lineares fundamentais para a manutenção dos índices de permeabilidade de toda a Metrópole e o equilíbrio entre o tráfego e as demais atividades urbanas tão presentes na História de nossa Cidade (CALAZANS e SANTOS, 2009, p. 12).

A situação é mais grave, pois sequer foi elaborado um Plano Diretor Metropolitano, que deveria ser feito com a participação da Sociedade Civil da Metrópole, como garante artigo da Constituição Estadual, segundo o qual as comunidades têm direito a participar da elaboração dos programas, dos planos e dos projetos de intervenções que as afetem direta ou indiretamente. Há, ainda, a exigência legal de o projeto estar referenciado a um Plano Global de Circulação em todos os níveis. O que significa ter que se pensar no transporte público: rodoviário (ônibus urbanos e interurbanos), ferroviário e metroviário. Pensar na circulação das avenidas da cidade, da interferência com as vias locais principais, até mesmo na viabilização de uma rede metropolitana de ciclovias. Trata-se de uma exigência relacionada às ponderações de que deve existir na cidade uma trama urbana, com corredores para transportes coletivos prioritários e ainda sistemas de ciclovias que possam vir do extremo leste da capital ao extremo oeste, abrangendo senão toda, pelo menos a maior parte da região metropolitana.

Atualmente, a AGB-SP está trabalhando na organização de uma Frente de Entidades na luta contra as arbitrariedades do poder executivo. Este passo poderá ser o primeiro em direção à organização de um movimento de caráter metropolitano, contra uma concepção de cidade subordinada ao capital financeiro, planejada tecnocraticamente, para a reprodução ampliada do capital e para a circulação do mesmo. As vias expressas que rasgam a cidade relacionam-se a essas necessidades estruturais do capitalismo e impedem a circulação rápida, eficiente e confortável das pessoas que nela moram, convivem, trabalham. Com isso, deixam-se de lado as reais necessidades dos moradores, em prol dos interesses econômicos.

É preciso pensar a metrópole e a Região Metropolitana como uma totalidade. É preciso pensar nos impactos produzidos em toda a Região Metropolitana e também no território mais amplo. É preciso pensar em soluções que tragam a cidade para o convívio de seus moradores. Pensar a cidade como lócus da urbanidade, da convivência na diversidade. É preciso resgatar os espaços públicos, os parques, para o convívio público, e por que não, o próprio rio Tietê, despoluído e reapropriado pelos moradores da cidade?

Não imaginam os políticos, que definem as diretrizes para que arquitetos e engenheiros detalhem este programa para o qual caberia constitucionalmente a participação da população, a hipótese de se conquistar a UNIDADE no planejamento metropolitano. Pensam de forma estanque sobre realidades tão diversas, pensam de forma cartesiana, segundo a qual cada problema tem que ter o seu próprio planejamento, sendo impossível a integração... (CALAZANS e SANTOS, 2009, p. 15)

É preciso estabelecer o direito à uma cidade democrática e livre das amarras que a prendem aos interesses imediatistas do capital especulativo e financeiro, e que mercantilizam o cotidiano dos moradores, transformados em habitantes. É preciso pensar uma cidade apropriada pelo cidadão como valor de uso e não como valor de troca, uma cidade onde se viva a democracia participativa ou renovada, conforme explicitada por Boaventura Souza Santos. Ou seja, uma cidade onde os moradores sejam reconhecidos como sujeitos de sua história, dela se apropriando a partir de suas subjetividades, e não como meros instrumentos para a reprodução do capital, tanto na esfera da produção ou da circulação de mercadorias, como na do consumo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMIN, Samir e HOUTART, François, (orgs.) *Mundialização das Resistências: o estado das lutas* 2003. São Paulo: Cortez, 2003.
- CALAZANS, Josefabio; SANTOS, Regina Bega. *Moção sobre a Nova Marginal, seus desdobramentos e suas alternativas*. Disponível em: <<http://www.agbsaopaulo.org.br>>.
- GRAMSCI, Antonio. *Notas sobre Maquiavelo, sobre la Política y sobre el Estado Moderno*. Buenos Aires: Ed. Nueva, 1972.
- LEFBVRE, Henri. *O direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- PAVIANI, Aldo. A lógica da periferização em áreas metropolitanas. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura, (orgs.) *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SANTOS, Boaventura de Sousa. *Pela Mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. São Paulo: Cortez, 1999.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, Regina Bega. *Movimentos Sociais Urbanos*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

Recebido em: 15/04/2010

Aceito em: 23/07/2010