

CIDADES SEM PERMANÊNCIA E ENCLAVES URBANOS: ANHANGUERA BANDEIRANTES (KM 72), ITUPEVA, SP, BRASIL E SUN BELT, HOUSTON, EUA

CITIES WITHOUT PERMANENCE AND URBAN ENCLAVES: ANHANGUERA BANDEIRANTES (KM 72), ITUPEVA, SP, BRAZIL AND SUN BELT, HOUSTON, EUA

CIUDADES SIN PERMANENCIA Y ENCLAVES URBANOS: ANHANGUERA BANDEIRANTES (KM 72), ITUPEVA, SP, BRASIL Y SUN BELT, HOUSTON, EUA

1º AUTOR:

SERRA, Marcelo Galli; Arquiteto e Urbanista, Universidade Anhembi Morumbi; Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie; São Paulo; Brasil; marcelo@aedifex.com.br

RESUMO

No globo ganha força um novo tipo de ocupação urbana caracterizada pela dispersão - urbanização dispersa ou cidade difusa - consequência de um conjunto de fatores como a revolução tecnológica, condições econômicas globais favoráveis nos últimos 20 anos, políticas urbanas liberais e a readequação dos usuários a uma sociedade em reformulação. Contudo, embora as localidades atingidas por esse processo auferem dele benefícios

econômicos, a baixa densidade dessas ocupações, o oneroso custo ao Estado para prover infraestrutura em distâncias estendidas, e a desarticulação urbanística resultante de uma somatória de enclaves urbanos, demonstram o peso dos interesses privados na conformação e expansão dessa ocupação urbana dispersa, que tende a multiplicar-se de forma desorganizada, pautada somente por interesses imobiliários, sem relação com a cidade, desfavorecendo os palcos de troca entre grupos sociais.

Palavras-chave: dispersão urbana; cidades; território; planejamento urbano.

ABSTRACT

Around the globe a new type of urban occupation is on the increase, characterized by urban dispersion - disperse urbanization or the diffuse city - resulting from of a number of factors including the technological revolution, favorable global economic conditions during the past 20 years, liberal urban policies and the redefinition of the citizens in a recast society. Even though there are economic benefits to the localities involved, the low density of these occupations, the expansive cost to the State to provide infrastructure in extended distances, and the urbanistic disarticulation resulting from this juxtaposition of enclaves; reveals the weight of the private sector in the conformation and expansion of this dispersed urban occupation. This tends to multiply in a poorly organized way, guided only by real estate interests, with no relation to the existing cities, limiting the opportunities for social exchange.

Keywords: urban sprawl; cities; territory; urban planning.

RESUMEN

Em el mundo actual gana fuerza un novo tipo de ocupación urbana caracterizada por la dispersión - urbanización dispersa o ciudad difusa - consecuencia de un conjunto de factores como la revolución tecnológica, condiciones económicas globales favorables en los últimos 20 años, políticas urbanas liberales y la readequación de los usuarios a una sociedad en reformulación. Todavía, malgrado las localidades atingidas por ese proceso puedan auferir beneficios económicos, la escasa densidad de tales ocupaciones, el oneroso custo para el Estado que debe prover infraestructuras en distancias estendidas, y la desarticulación urbanística resultante de la somatoria de enclaves urbanos, demuestran

el peso de los intereses privados em la conformación y expansión deste tipo de ocupación urbana dispersa, la qual tende a multiplicar-se de manera disorganizada, pautada solamente por los intereses inmobiliarios, sin relación con la ciudad, desfavoreciendo los palcos de intercambio entre grupos sociales.

Palabras clave: expansión urbana; ciudades; territorio, planificación urbana.

CIDADES SEM PERMANÊNCIA E ENCLAVES URBANOS: ANHANGUERA BANDEIRANTES (KM 72), ITUPEVA, SP, BRASIL E SUN BELT, HOUSTON, EUA

INTRODUÇÃO

É notório que a revolução tecnológica e informacional, a maior capacidade logística e novas redes de comunicação eficientes reestruturaram a economia contemporânea, redefinindo as condições mercadológicas globais, e potencializando as necessidades de expansão produtiva global nas últimas três décadas. Como definiu Manuel Castells (CASTELLS, 1999), o colapso do estatismo neste período, que havia sido uma alternativa ao sistema de organização empresarial liberal do capitalismo, foi determinante e fortaleceu os novos modos de produção e de desenvolvimento. Contudo, se desenha uma nova estrutura social, baseado no informacionalismo, firmado pela necessidade de produção e consumo, dignos de uma estrutura de capital, que faz consumo gerar produção, que gera mais consumo e mais produção.

Assim, nos deparamos com um cenário de intenso crescimento econômico (produção e consumo) desigualmente distribuído; de crescimento demográfico urbano, principalmente nos países em desenvolvimento, e com conseqüente crescimento territorial. Determinados centros urbanos tornaram-se cidades-regiões, caracterizadas geograficamente por uma área metropolitana formada por um conjunto de áreas contíguas. Nesse ambiente o trabalho e a interação social acontecem por meio de fluxos, com fluidez entre distantes assentamentos urbanos, centros logísticos e comerciais periféricos dispersos (SCOTT, 2001).

A oferta excessiva de mercadorias, serviços e bens, aliada a atividades comuns e peculiares de consumo, origina centralidades tão múltiplas quanto desalinhas morfologicamente, no tempo e no espaço das cidades médias conurbadas. Segundo Andrea Porto Sales, as cidades médias têm acumulado novas responsabilidades e atuações territoriais, desencadeadas pelas novas dinâmicas econômicas e pelas fusões culturais que redefinem as novas relações sociais e os objetos espaciais. A forma destas cidades vem

resultando em uma estrutura intraurbana complexa caracterizada pela despolarização (SALES, 2011). É consenso de que nas cidades médias, em decorrência do processo de reprodução ampliada do consumo (FEATHERSTONE, 1995), cresceram o número de estabelecimentos comerciais e de serviços; as estratégias de distribuição e circulação de mercadorias e bens do sistema capitalista dispersaram as atividades terciárias pelo território, na escala regional e intraurbana (SALES, 2011).

Esse fenômeno, quanto aos usos e suas espacialidades, é sintomático e traz as peculiaridades de cada região ou economia, mas também podemos considerar tal fenômeno como uma tendência global, presente em todos continentes. É necessário entender que cada região tem suas particularidades, partindo de preceitos culturais e sociais, porém há uma intersecção comum de alguns usos, que são semelhantes ao redor do planeta. Houve consequências no ordenamento do território, uma vez que ocorreram modificações no modo de consumo e de apropriação do espaço e no espraiamento dos perímetros de ocupação, estabelecendo a “Cidade Difusa” (BARBOSA, 2004). Conforme argumenta Bernardo Secchi (SECCHI, 2009), a cidade difusa, ou dispersa para Sposito (2010), é a representação da dispersão dos grupos sociais ciosos dos próprios estilos de vida, contudo, a dispersão não é somente uma nova forma de habitar, é também uma nova forma de produção do espaço (SECCHI, 2009, p. 53).

Nos “bastidores” dessas novas formas de habitar, produzir e se entreter, que tendem para a dispersão do povoamento, estão um conjunto de fatores: transformações sociais e econômicas das famílias, modificações no modo de estruturação do tempo (desde o tempo de produção, ao tempo de livre e de lazer), e na expansão da cultura urbana; todas associadas às melhorias dos transportes e das comunicações, que alteraram o significado das distâncias e as próprias formas de habitar e de ocupação do território. A procura de espaço foi-se intensificando e os limites das cidades foram sendo diluídos, os subúrbios ocupados, os espaços periurbanos e urbanos alargados e a urbanização difusa moldando a paisagem (BARBOSA, 2004).

Segundo a American Planning Association, entende-se por urbanização difusa (ou crescimento urbano descontrolado): um processo de crescimento e de desenvolvimento de conjuntos urbanos de forma pouco controlada, normalmente de baixa densidade em áreas anteriormente rurais e com uma relativa proximidade a áreas urbanas, equipamentos e

infraestruturas. No entanto, o argumento coloca-se, sobretudo em torno da densidade da ocupação do território, e não a partir da oposição entre a “cidade compacta” e a “cidade difusa”. Com essa “explosão urbana”, a cidade tradicional foi perdendo a sua compactação em prol de um mosaico heterogêneo de tecidos urbanos, em espontânea expansão territorial.

Com a formação de uma rede de transporte estruturada há mais flexibilidade na ocupação do território, superando assim o modelo de concentração territorial ditado pelo fordismo, criando-se um ambiente disperso, mais dinâmico, dissolvido e descentralizado. A realidade mostra que esses sistemas dependem da alta produção de bens para se consolidarem, e, sobretudo, para continuarem consolidados (MUÑOZ, 2010).

O paradigma da cidade moderna, pelo qual se dependia do Estado como patrocinador, ator e organizador, está enfraquecido neste novo sistema, e as formas urbanas dispersas passam a depender de maneira quase exclusiva do setor privado para sua formação e expansão, heterogênea e amórfica. O espraiamento, difusão ou dispersão da forma urbana contemporânea é um fenômeno global, porém cada ambiente traz sua peculiaridade que desencadeia esse fenômeno em âmbito local.

Nota-se a variedade de usos que ocorrem no território disperso, a ausência de uma conjuntura projetual e planificadora desse espaço constituído, descaracterizando esse meio da definição de cidade, pois em sua maioria são glebas rurais transformadas em ambientes urbanos privados; ou seja, o habitante que usufrui deste espaço deve em contrapartida pagar pelo uso ou estar credenciado junto ao mesmo. Gera-se assim uma sequência de células de usos variados, determinados pelos empreendedores, de acordo com seus objetivos mercadológicos, em que até mesmo o padrão social de cada sub-região passa a ser determinado pelo setor privado. Contudo, entende-se que essa morfologia não pode se traduzir em uma cidade. Na contramão da cidade compacta ou cidade moderna, na qual os diferentes setores são previamente determinados de forma a categorizar a cidade funcionalmente, o meio constituído contemporâneo vive o desordenamento físico e funcional, o acirramento da segregação e das desigualdades sociais urbanas, o esgarçamento dos tecidos sociais e urbanos, a limitação das trocas entre diferentes agentes e grupos sociais, e a disfuncionalidade geral de seus elementos fixos e fluxos.

1. ANHANGUERA BANDEIRANTES (KM 72) - ITUPEVA, SP, BRASIL

Motivadas pelo medo e pela desconfiança, as elites recuaram no tipo de contato pessoal cotidiano que tornou seu estilo de dominação famosa por sua congenialidade e ambiguidade. Em vez disso, desenvolvem um conjunto de novas barreiras físicas e sociais (HOLSTON, 2013, p. 361).



Figura 1: Vista do Outlet Premium, umas das atrações do complexo “VIDA COMPLETA SERRA AZUL”.
Fonte: <http://www.mytriptips.blogspot.com.br/outlet-premium-vista-aerea>

No âmbito da macrometrópole paulista - gigantesco complexo urbano que abrange, além da Região Metropolitana de São Paulo, as regiões metropolitanas de Campinas, Baixada Santistam Vale do Paraíba/ Litoral Norte e Sorocaba; e as Aglomerações Urbanas de Jundiaí e Piracicaba, reunindo mais de 30 milhões de habitantes numa área de quase 50 mil km², e apresentando inúmeras ocorrências do tipo de urbanização dispersa ou difusa já mencionado - destacamos um caso emblemático. No importante eixo rodoviário formado pelo binário paralelo das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, entre São Paulo e Jundiaí, na divisa entre os municípios de Itupeva e Vinhedo, integrantes da Aglomeração Urbana de Jundiaí - os quais abrigam usos e espaços caracterizados pela forma de urbanização dispersa ou difusa discutida nesse texto, com grande quantidade de empreendimentos de diversos tipos, com ocupações realizadas fora do perímetro urbano; abarcando condomínios, residenciais e industriais, loteamentos de vários padrões, pátios logísticos, outlets, centros comerciais e parques temáticos; localiza-se um dos empreendimentos que melhor ilustra esses elementos, conhecido como Vida Completa Serra Azul - Itupeva/Vinhedo.

Situa-se às margens da Rodovia dos Bandeirantes, no seu km 72. Apresenta uma confrontação social entre classes, de forma segregada, ou seja, no mesmo tecido tem-se condomínios de médio e alto padrão, com segurança particular, e próximo aos condomínios é comum encontrar-se assentamentos informais onde habitam geralmente os funcionários que prestam serviços nos condomínios de alto padrão. Porém os acessos são diferenciados, não há qualquer tipo de conexão física entre essas células, muito embora estejam uma ao lado da outra, em alguns casos a algumas centenas de metros.

Além disso, destaca-se uma grande diferença notada nos itens de infraestrutura urbana e saneamento básico. O que se salienta deste raciocínio é a dicotomia entre dois tecidos urbanos, que formam muitas vezes uma pequena aglomeração demográfica relevante, no entanto são duas células físicas sem relação entre si. O Empreendimento Serra Azul abarca um complexo diversificado em seu uso, compreendendo o Shopping Serra Azul (centro de compras), localizado em Itupeva; o Hopi Hari (parque de diversões), em Vinhedo; o Wet n' Wild (parque aquático), também em Itupeva; o Outlet Premium (centro de compras, Figura 1) em Itupeva; o Resort Hotel Quality Itupeva (hotel e centro de convenções), em Itupeva; e a Fazenda Serra Azul, com loteamentos (também em Itupeva). A primeira ocupação foi o Shopping Serra Azul, inaugurado em 1992, o único prédio da América Latina implantado sobre uma rodovia como prédio-ponte (Figura 2); em 1998 implantou-se o parque aquático, com uma área de 160 mil m²; logo em seguida o grupo GP Investimentos inaugurou o parque de diversões, com 760 mil m² de área.

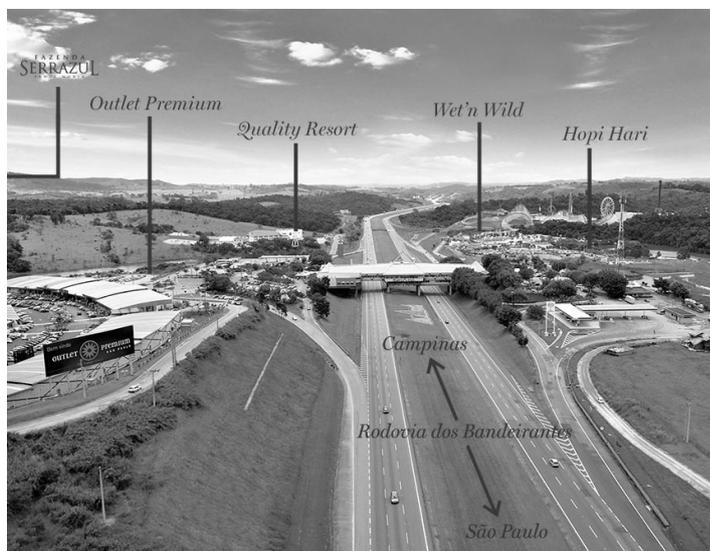


Figura 2: Vista da Rodovia dos Bandeirantes km 72 e o complexo “VIDA COMPLETA SERRA AZUL”.
Fonte: <http://www.senparterras.com.br/fazendaserrazul/>

Complementam o complexo o centro hoteleiro administrado pela empresa hoteleira Atlântica Hotels; o Outlet Premium, com 100 mil m², inaugurado em 2009; e um condomínio fechado com 360 lotes e 460 mil m², denominado Fazenda Serra Azul, empreendimento do Grupo Senpar. Contando com essas atrações diversas, o complexo atrai cerca de seis milhões de visitantes por ano; embora seja uma população flutuante, o número é muito significativo e impactante na economia local e regional, gerando quase 9 mil empregos. Abrangendo uma área aproximada de dois milhões de m², conta com vários acessos pavimentados conectando os empreendimentos entre si, e à Rodovia dos Bandeirantes. Nestes acessos somente circulam automóveis, ou seja, não há passeio público (vide Figura 3) ou espaços públicos de permanência, o que dificulta aos transeuntes, ciclistas ou pedestres, acessar qualquer atração deste complexo.

A insuficiência ou virtual ausência de planos e políticas governamentais reguladores dessa ocupação, permitiu a multiplicação destas células privadas sem conexão urbana, negando a forma da cidade e a relação com o entorno. Isto determina um novo ritmo social, no qual o espaço físico tem características, números e dados demográficos similares a centros urbanos, contudo o acesso aos seus usos passa a ser controlado. Na afirmação de Harvey, a “mercadificação” do espaço é desencadeada pelo poder aquisitivo, a partir qual se vende o

espaço conforme a hierarquia social, de forma tangível. Assim, o acesso é permitido, desde que haja condições sociais do indivíduo para frequentar o espaço. Isto ocorre na contramão de séculos de lutas sociais - que buscaram o desmantelamento da concentração de riquezas e a construção de maior igualdade social (HARVEY, 1989, p. 218).

É preciso dizer que esse processo ocorre por conta de demandas legitimadas pelas ideologias prevalentes na sociedade contemporânea, intimada a buscar segurança, comodidade e conforto. Desta forma, acredita encontrar esse refúgio no seio desta cidade-cenário, que gentrifica e silenciosamente escolhe seus frequentadores. Além dos problemas de acesso, circulação e articulação espacial citados, as consequências problemáticas desse processo de urbanização fragmentada podem ser destacadas na medida em que traz onerosos custos para o Estado, que deve passar a operar em territórios dispersos e longínquos; e na medida em que esse tipo de urbanização e ocupação pode se revelar prejudicial para as relações sociais e para a troca de experiências entre diferentes usuários, moradores e grupos sociais - troca esta essencial para caracterizar uma vida propriamente urbana. A questão dos condomínios residenciais privados, que se implementam principalmente em áreas periféricas em relação aos centros das cidades, em antigas glebas rurais, transformadas em áreas urbanas privadas e loteadas, causam a “gentrificação” social, uma vez que os acessos são restritos, formam espaços, em teoria públicos, mas que na verdade são geridos de maneira privada, por meio da obtenção de concessões junto à municipalidade, repassando essa gestão para as associações de moradores, que passam a gerir seus loteamentos - murados e com acesso controlado por guardas e portarias - como se fossem condomínios privados.



Figura 3: Passeio público nos limites do Outlet Premium. Fonte: Foto do autor, 2014.

A urbanidade nesses ambientes existe somente dentro dos enclaves, em relação aos quais, considera-se não ser adequado remetermos ao substantivo urbanidade, uma vez que não há a principal atribuição que caracteriza essa condição, que seria o espaço público, sem restrições de acesso. Considerando que a maioria dos espaços de permanência e de encontros sociais nos dias de hoje são dispositivos desenvolvidos pelo setor privado, que tende a lucrar mediante tais investimentos, torna-se irreversível a desmaterialização do termo urbanidade e o que se entende como consequência disto. Desta maneira, os centros comerciais e de entretenimento tomam o posto do espaço público, conhecido da cidade tradicional, principalmente em aglomerados novos. Nestes, a transformação rural-urbana é recente, com grande disponibilidade de áreas de larga escala e com poucas restrições urbanísticas por parte do poder público. Os empreendimentos somente passam pela

avaliação do GRAPOHAB e da Prefeitura para aprovação do empreendimento do ponto de vista técnico.

2. SUN BELT - LOUSTON - UUA

O “cinturão do sol” (Sun Belt), que compreende uma larga e extensa faixa da Califórnia até a Flórida, nos Estados Unidos, é um exemplo peculiar do fenômeno descrito anteriormente. Muito embora, os usos e decorrências sejam praticamente os mesmos do caso paulista, esse fenômeno ocorre nos EUA há mais de sessenta anos. Iniciou-se após a Segunda Guerra Mundial, numa tentativa do governo americano fomentar o desenvolvimento demográfico e econômico numa zona considerada pobre em relação ao restante daquele país, tida até então somente como uma fonte de produtos primários, pois a produção industrial americana se concentrava no triângulo Noroeste. A consequência da chegada do capital privado foi a diversificação da economia da região, com indústrias aeronáuticas e matrizes energéticas (petróleo e gás). Os fluxos migratórios para o Cinturão do Sol se intensificaram, resultando numa explosão demográfica, pela qual as regiões metropolitanas cresceram em média seis vezes e cidades como Phoenix, Arizona, tiveram aumento acima de 800%, entre 1950 e 1990. O modelo de ocupação do Cinturão do Sol, definido para materializar esse crescimento e grande desenvolvimento, foi descompactar a cidade, proliferando subúrbios, espalhando o perímetro urbano. Los Angeles, Califórnia, por exemplo, para abrigar o mesmo número de habitantes do Brooklyn, Nova York, precisa de sete vezes mais área. Essa expansão territorial, que sustentou o “boom” demográfico norte-americano do segundo pós-guerra, instalado no território de forma dispersa e pouco densa, trouxe à tona situações e relações habitante x território bastante incompatíveis. No período de 1970 a 1990, a cidade de Los Angeles, Califórnia, cresceu demograficamente 45%, enquanto sua superfície territorial teve um aumento de 300%, descompactando a cidade (VASQUES, 2011, p. 13). Com o espalhamento de seus elementos fixos e dos fluxos; a cidade contemporânea vive esse fenômeno que dispersa suas ocupações pelo território, baixando a densidade.

O caso de Houston, maior cidade do Texas, considerada um exemplo do liberalismo econômico e urbanístico, pelo qual o mercado deve funcionar livremente, sem interferência do Estado, significou que a cidade sofreu uma dispersão, com um grande número de intervenções imobiliárias, dispersas pelo território. Robert Fisher considera

Houston uma cidade sem planejamento, nas palavras dele uma “anarquia urbana”. A falta de diretrizes concretas de ocupação do solo promovidas pelo Estado transforma a cidade em uma grande plataforma urbana explosiva, dismantelando as tradições da urbanidade, uma vez que se expande para fora e para cima, com uma energia que surpreende até mesmo seus residentes (FISHER, 1989).



Figura 4: Mancha urbana da cidade de Houston, TX. Fonte: <https://maps.google.com.br/maps?ie=UTF8&q=houston+office+center&fb=1&gl=br&hq=office+center&hnear=0x8640b8b4488d8501:0xca0d02def365053b,Houston,+TX>

Houston investiu muito pouco em planejamento urbano. Foram 20 vezes menos do que Kansas City, quase 10 vezes menos do que Baltimore e por volta de cinco vezes menos que Dallas, outra cidade do mesmo estado. O planejamento urbano em Houston é definido por investidores, construtores, planejadores do setor privado e por organizações como a Câmara de Comercio (FISHER, 1989). Contudo, Houston tornou-se um símbolo do crescimento urbano no final do século XX nos Estados Unidos. Em outras cidades o desenvolvimento econômico foi o propulsor urbano e territorial, porém não dismantelou a política urbana. Já em Houston o crescimento foi intimamente ligado ao desenvolvimento da indústria do petróleo, que trouxe a liderança de um negócio oligárquico, que tem guiado o crescimento urbano, com o apoio tácito da maioria dos cidadãos (FISHER, 1989).



Figura 5: Vista do centro da cidade de Houston, Texas. Fonte: <http://www.blog.archpaper.com/wordpress/archives/tag/texas>

Na Figura 5 é evidente a pequena concentração de edificações centrais e o entorno espreado. Como qualificou Lewis Mumford, trata-se do subúrbio que inundou o entorno das metrópoles norte-americanas, negando a cidade tradicional, bem como a forma urbana planejada (MUMFORD, 1962). Cravejada por centros comerciais e outlets, em sua totalidade enclausurados, e localizados distante do centro da cidade, nota-se um meio urbano onde as trocas sociais são realizadas dentro de enclaves. Um exemplo clássico deste fenômeno é o The Galleria, o maior shopping do Texas e o quarto maior do país, que recebe anualmente mais de 26 milhões de visitantes. Ocupa uma área de aproximadamente 390.000 m², maior que o centro da cidade de Amsterdã na Holanda, com 400 lojas e restaurantes finos, dois edifícios de hotéis, três torres de escritório, uma grande pista de patinação no gelo, duas piscinas, salão de jogos eletrônicos, três bancos nacionais e internacionais, 12 salões de beleza, uma agência de correios e 11.263 vagas para veículos. The Galleria tem o desenho arquitetônico baseado na Galleria Vittorio Emanuele em Milão, construída em 1867. Os melhores estabelecimentos e restaurantes da cidade se encontram neste ambiente e não no centro da cidade. Neste complexo encontram-se lojas como: Macy's, Saks Fifth Avenue, Tiffany & Co., Yves Saint Laurent, Ralph Lauren, Fendi, Gucci, Louis Vuitton, Valentino, Chanel, Prada, Miu Miu, Cartier, Abercrombie & Fitch, J. Crew, Gap, Banana Republic, Sony, Sephora, Apple e Zara.

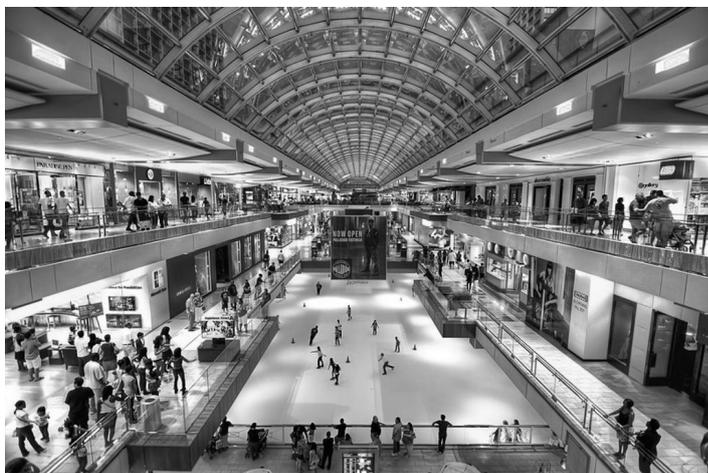


Figura 6: Shopping The Galleria, Houston, Texas. Fonte: <http://www.iceatthegalleria.com/page/show/492591-private-ice-rental/>

O impacto destes enclaves comerciais é tão forte nos espaços públicos que nos horários de 12:00 às 13:00, horário de pico em grandes metrópoles como Boston e Nova York, as avenidas de Houston estão desertas, quase não há indivíduos caminhando pelas calçadas ou atravessando ruas, o fluxo de carros é considerado baixo, situação mantida no decorrer do dia. Isso acontece pelo uso frenético desses enclaves, que somam 2,6 milhões de metros quadrados de espaços comerciais, que oferecem todas as funções da cidade tradicional e geram uma “urbanidade” trancafiada (VAZQUEZ, 2000, pp. 130-131).



Figura 7: Vista aérea da cidade de Houston, Texas. Fica evidente o grande número de estacionamentos. Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2011/09/houston-paraiso-dos-automoveis/>

O uso de veículos se torna imprescindível, uma vez que o deslocamento para os pontos de atração necessita deste tipo de locomoção, além do incentivo e facilidade ocasionado pela infraestrutura logística, através de vastas autoestradas e avenidas, ou seja, há uma dependência dos veículos particulares. Essa exigência, somada ao espraiamento do tecido urbano, e à legislação vigente, que prevê uma vaga para veículo para cada posto de trabalho em complexos de escritórios (em complexos maiores é exigido 1,4 m² de estacionamento para cada 1 m² de escritório construído), traz à tona uma situação simples e preocupante. O alto número de veículos por habitante, mais o baixo valor do solo, leva à criação de estacionamentos nas áreas próximas ao centro. Isto torna mais rentável manter áreas com estacionamentos, do que construir um edifício, já que a cidade está descentralizada. Houston possui uma média de 30 vagas para veículos por habitante. Isso evidencia outro número absurdo, pois a cidade dedica 50% do solo para os carros, considerando asfalto para os leitos carroçáveis das vias e estacionamentos. Carlos Garcia Vazquez nomeia este fenômeno como “anorexia urbana”, pelo qual a baixa densidade se torna uma epidemia das cidades nortes americanas, com ênfase nas cidades situadas no Cinturão do Sol (VAZQUEZ, 2000, p. 94).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entende-se que sem a existência de prévios estudos de impactos, diretrizes suficientes de planejamento em nível municipal e metropolitano e uma adequada coordenação do processo de implementação de grandes empreendimentos, pode-se identificar o protagonismo do setor privado. Ele pode determinar na maior parte dos casos os padrões dessa nova ocupação, suas configurações espaciais e seus fluxos, caso não haja uma atuação firme do Estado no que se refere à ordenação e regulação desse meio. Assim, extensões consideráveis da macrometrópole paulista em poucas décadas tendem a ser tomadas por esse tipo de ocupação, que nega a condição de cidade propriamente dita, dificultando a presença do transeunte, formando cenários socialmente segregados, gentrificados, com restrições de acessos nas categorias de: células para morar (condomínios), células de produção (distritos industriais) e células de consumo (centros de compras), na contramão do pensamento de autores como Aldo Rossi, Jane Jacobs e Kevin Lynch. Os quais, embora tragam diferentes conceitos e análises, defendem todos em seus livros definições de cidade como ambientes de trocas sociais e de convivência coletiva, de

intensidade de experiências e de identificação dos seus habitantes e usuários com o meio onde vivem.

Considerando-se as novas gamas de usos de que necessita a cidade do século XXI, leva-se ao raciocínio que dependemos de uma nova política de ocupação das áreas residuais, ou rurais urbanas, bem como planos bem-sucedidos no sentido da implementação de uma nova forma urbana, levando em conta os espaços públicos de confrontação social.

Nos dois casos relatados no texto, embora situados em realidades econômicas e culturais muito distintas, os elementos impulsionadores do processo de urbanização dispersa, guardadas as devidas proporções, são essencialmente similares, bem como as problemáticas resultantes desse processo.

REFERÊNCIAS

AUGÉ, Marc. **Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermordenidade.**

Campinas: Papirus, 2012.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umberlino. **Geografias das metrópoles.** São Paulo: Contexto, 2006.

CARMONA, Marisa; ARRESE, Álvaro. **Globalización y grandes proyectos urbanos: La respuesta de 25 ciudades.** Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2005.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

DELEUZE, Gilles; GUATARRI, Felix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia.** São Paulo: Editora 34, 1995.

EICHENGREEN, Barry J. **A globalização do capital.** São Paulo: Editora 34, 2000.

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura do consumo e pós-modernismo.** São Paulo: Studio Nobel, 1995.

GIROLA, María Florencia. El surgimento de la megaurbanización Nordelta en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Estudios Demográficos y Urbanos* vol. 22, n. 2., Buenos Aires, 2007.

HARVEY, David. **Condição pós moderna.** São Paulo: Loyola, 2012.

HOLSTON, JAMES. **Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2003.

MARX, Karl. **O Capital.** Bauru: Edipro, 2003.

MEYER, Regina; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo metrópole.** São Paulo: Edusp, 2004.

MUMFORD, Lewis. **The case against modern architecture.** The future of the cities. Washington: Architectural Record, 1962.

MUÑOZ, Francesc. **Urbanización: paisajes comunes, lugares globales.** Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

RANDOLPH, Rainer; GOMES, Pedro. **Urbanização, movimento pendular e migração: surgem novas territorialidades em áreas peri-metropolitanas: O caso do Rio de Janeiro.** ABEP: V Encontro Nacional sobre Migração. Campinas, 2007.

RANDOLPH, Rainer. **A questão das fronteiras da metrópole e a organização regional em seu entorno: reflexões a respeito de mudanças do paradigma da urbanização.** Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR, Rio de Janeiro, 2011.

REIS, Nestor Goulart (org.). **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano.** São Paulo: Viad as Artes, 2006.

REIS, Nestor Goulart. **Dispersão urbana: Diálogos sobre pesquisa Brasil.** São Paulo: FAU/USP, 2007.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SALES, Andrea L. P. **Centralidade urbana e consumo: combinando a leitura econômica e cultural da produção do espaço urbano.** XII SIMPURB, Belo Horizonte, 2011.

SECCHI, Bernardo, **La città del ventesimo secolo.** Roma: Laterza, 2008.

SCOTT, Allen J. **The cultural economy of cities: essays on the geography of image-producing industries.** London: Sage, 2000.

SCOTT, Allen J. **Globalization and the rise of city-regions.** *European Planning Studies* vol. 9, nº 7, Los Angeles, 2001.

SANTOS, Milton. **Economia espacial.** São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1998.

SOROS, George. **A crise do capitalismo.** Rio de Janeiro: Campus. 1998.

VÁZQUEZ, Carlos García. **Antípolis: el desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón de Sol.** Barcelona: Gustavo Gili. 2011.