

15º Congresso de Inovação, Ciência e Tecnologia do IFSP - 2024

A DIMENSÃO HUMANA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA: percepções e representações de uma comunidade universitária

GIOVANA RODRIGUES DE SOUSA¹, DOUGLAS GALLO²

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, Bolsista PIBIC - CNPq (Edital 212/2023), IFSP, Campus São Paulo, rodrigues.giovana@aluno.ifsp.edu.br

² Professor Doutor, líder do grupo “oby – laboratório cidade paisagem”, IFSP, Campus São Paulo, douglas.luciano@ifsp.edu.br

Área de conhecimento (Tabela CNPq): 6.04.01.04-4 Teoria do Urbanismo

RESUMO: A racionalidade do planejamento urbano tradicional tem desconsiderado a dimensão humana das cidades, resultando em espaços pouco acolhedores e desumanizados. Ainda que a crítica a este modelo modernista date do início dos anos 1960, com a publicação de Morte e Vida das Grandes Cidades por Jane Jacobs (2009), a humanização das cidades ainda é um objetivo a ser alcançado. Esta pesquisa conta com fomento do CNPq e tem como objetivo compreender as percepções e representações de uma comunidade acadêmica do campus São Paulo do Instituto Federal de São Paulo sobre a dimensão humana da metrópole paulista. A abordagem metodológica é qualitativa, cuja importância está na compreensão dos valores culturais e o mundo de significados referentes ao objeto de estudo. A coleta de dados foi feita através da revisão integrativa e para complementar o corpus da pesquisa, foram realizados grupos focais com membros da comunidade acadêmica de forma voluntária e consentida. Após a transcrição das comunicações foi realizado o tratamento dos dados com base na análise de conteúdo de Bardin (2016) e com auxílio do software WebQDA. Como resultado, foi encontrado que as percepções dos participantes corroboram o que é dito pela teoria.

PALAVRAS-CHAVE: cidade humana; planejamento urbano; grupo focal; espaço público.

THE HUMAN DIMENSION OF THE CONTEMPORARY CITY: perceptions and representations of a university community

ABSTRACT: The rationality of traditional urban planning has disregarded the human dimension of cities, resulting in unwelcoming and dehumanized spaces. Although criticism of this modernist model dates back to the early 1960s, with the publication of Death and Life of Great American Cities by Jane Jacobs (2009), the humanization of cities is still an objective to be achieved. This research is supported by CNPq and aims to understand the perceptions and representations of an academic community on the São Paulo campus of the Instituto Federal de São Paulo regarding the human dimension of the São Paulo metropolis. The methodological approach is qualitative, whose importance lies in understanding cultural values and the world of meanings referring to the object of study. Data collection was carried out through an integrative review and to complement the research corpus, focus groups were held with members of the academic community on a voluntary and consented basis. After transcribing the communications, the data was processed based on Bardin's content analysis (2016) and with the help of the WebQDA software. As a result, it was found that the participants' perceptions corroborate what is said by the theory.

KEYWORDS: human city; urban planning; focus group; public space.

INTRODUÇÃO

Com o crescimento acelerado das cidades a dimensão humana foi sendo ignorada ao longo de décadas (Eldeeb, Shehata e Hafez, 2022), isso significa que fatores humanos como a escala do pedestre, o contato com as áreas verdes, o espaço público como local de encontro, entre outros, foram deixados de lado, principalmente no que conhecemos como planejamento urbano moderno. Sabendo-se que o uso do espaço urbano influencia na percepção de qualidade e segurança (Pires, 2020), torna-se essencial compreender as percepções sobre a dimensão humana da cidade e surgiu o interesse de propor esse exercício de reflexão acerca do espaço urbano com a comunidade acadêmica do campus São Paulo do IFSP. O presente estudo busca identificar o que a comunidade acadêmica entende por “cidade humana” e quais são suas representações com relação a cidade de São Paulo. Com isso, a pesquisa pretende verificar se os significados acerca da dimensão humana da cidade para a comunidade acadêmica são os mesmos apontados por sociólogos, urbanistas e outros teóricos, como Zygmunt Bauman, Jane Jacobs e Jan Gehl. Sendo assim, a questão principal que o estudo visa solucionar é: quais são as percepções que a comunidade acadêmica do câmpus São Paulo do IFSP possui em relação à dimensão humana da cidade?

MATERIAL E MÉTODOS

O estudo está sendo desenvolvido através da metodologia qualitativa, que é a mais adequada para relacionar os valores subjetivos associados ao tema do projeto, que busca identificar as percepções acerca da dimensão humana da cidade de São Paulo. A metodologia qualitativa permite analisar fatores que não podem ser traduzidos em números, considerando-se mais importante os processos e significados (Prodanov; Freitas, 2013). Para isso, primeiramente foi realizada uma revisão integrativa de artigos, livros, teses, dissertações, etc, que abordassem temas relevantes para o presente estudo publicados no período entre os anos de 2018 e 2023. A busca foi realizada nas bases de dados Scopus, SciELO, Science Direct, Web of Science, Periódicos CAPES e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. Para complementar os resultados teóricos, foram realizadas três sessões de grupos focais, sendo dois com estudantes e um com servidores do campus São Paulo do Instituto Federal de São Paulo, contabilizando ao todo 17 participantes. O grupo focal é uma forma de entrevista realizada em grupos. Os grupos focais foram gravados em áudio e transcritos com o auxílio da plataforma TurboScribe. Após a transcrição, o conteúdo foi analisado com base na Análise de Conteúdo de Bardin (2016), por meio do software WebQDA, através da criação de categorias de análise. Foram criados cinco códigos árvore com base nos temas mais abordados pelos participantes: mobilidade urbana (incluindo produtividade, tempo gasto e distância); segregação e desigualdade socioespacial; segurança pública (incluindo sensação de segurança e sensação de insegurança); escala física (incluindo influência das áreas verdes e dimensão humana da cidade) e relações sociais (incluindo escuta ativa, relação com a cidade e relação cidade e consumo).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A crescente concentração de população na cidade, fruto do crescimento dos centros urbanos pós Revolução Industrial e da migração de pessoas à procura de trabalho, sobrecarregou sua infraestrutura, que não tem capacidade de atender toda a população com qualidade e isso inclui a mobilidade urbana (Carli, 2020). O ritmo de crescimento das cidades não é acompanhado pelo Poder Público em investimentos, afetando a qualidade de vida da população. Os reflexos disso são percebidos pelos cidadãos e emergiram durante as discussões nos grupos focais como fatores que impactam diretamente a mobilidade e em como a cidade é vivenciada. Um dos exemplos mais frequentes, ainda mais em uma cidade de grandes proporções como São Paulo, é o movimento pendular realizado diariamente pelos habitantes para ir e voltar do trabalho, o que pode ser observado no excerto a seguir:

“[...] ela vem trabalhar em São Paulo, e aí tem essa questão do transporte, tem que sair às quatro da manhã para poder chegar, então você passa às três, quatro, às três horas da manhã você passa nos pontos de ônibus ali e já é lotado porque as pessoas chegam cedo para poder pegar o primeiro ônibus, para chegar no horário do serviço aqui.” - 0609

A segregação socioespacial está intrinsecamente ligada aos desafios enfrentados pela mobilidade urbana, pois aqueles considerados marginalizados, que vivem nas periferias, longe dos locais de trabalho, das atividades culturais e dos espaços públicos de qualidade, possuem menos acesso ao que a cidade oferece e, conseqüentemente, menos qualidade de vida. A ineficiência na mobilidade urbana afeta a qualidade de vida ao aumentar o trânsito, bem como a poluição sonora e atmosférica e a ocorrência de acidentes, devido ao elevado tráfego de veículos que se torna necessário para vencer as grandes distâncias entre moradia e serviços na cidade (Costa, 2015). O tempo despendido pelas pessoas nos trajetos pode prejudicar sua saúde e disposição (Saldiva, 2018) pois não sobra tempo para a prática de atividades físicas, lazer e descanso:

“A gente não tem tanto tempo para curtir esses momentos mais tranquilos. Até porque as coisas não são tão perto. Por exemplo, a minha casa, eu não tenho acesso a um parque se eu não for de carro ou de transporte.” - 0502

Desde a antiguidade a cidade é vista como a casa, o local de conforto e segurança para o homem. As antigas cidades eram cercadas por muros que as protegiam de invasores e ladrões, mas 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 arcar com os custos de moradia dentro da cidade, sendo afastados para as periferias (Rech, 2016):

“Porque se a gente pensa, como a cidade é construída? Como se inicia uma cidade? [...] não tem um projeto, um planejamento. [...] E daí, vai pensando pra um grupo de pessoas que são sempre os privilegiados. Quem não está nesse grupo vai ficando cada vez mais à margem, que são as periferias. [...] A gente tem aquela parte da cidade que tem uma infraestrutura, mas sempre quem está à margem, que é o pobre, que é o preto, que é o menos favorecido, tá sempre à margem. Tá fora daquela convivência, daquele planejamento.” - 0607

Para Boneti (2007), o Estado tenta constantemente integrar as pessoas em um padrão, negando as desigualdades existentes e não reconhecendo a heterogeneidade presente na sociedade moderna. Quando o Estado age, 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, que tem como consequência a valorização desigual da terra urbana e a segregação socioespacial (Gallo, 2020). 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. Entretanto, os participantes revelam uma realidade de invisibilidade daqueles que mais precisam ser ouvidos, destacando a falta de empatia urbana pelas pessoas marginalizadas:

“Como é que eu quero ter empatia se sequer eu estou escutando aquela pessoa? Então, por exemplo, por que é, aonde que não tem esgoto? É na periferia. Por que não tem esgoto? Porque o cara pode reclamar o que ele quiser que não vai ser ouvido.” - 0609

Para fugir dos perigos, aqueles que têm melhores condições financeiras, se isolam em condomínios fechados e shopping centers, os chamados “enclaves fortificados” (Caldeira, 2011), nos quais a entrada é controlada, para ter uma maior sensação de segurança. Trata-se da segregação voluntária definida por Lefebvre (2001), vendida como solução para se manter em segurança. Entretanto, essa é uma falsa percepção, já que os enclaves fortificados, além de criarem grandes extensões de calçadas muradas, sem fachada ativa, que prejudicam a vida urbana e criam pontos de insegurança nas ruas, faz com que as pessoas não socializem com quem está fora de sua bolha e reforçam ainda mais a segregação socioespacial existente e o desejo dos mais afortunados em se afastar daqueles considerados marginalizados:

“[...] por isso que se criam essas ilhas. Eu não quero o pessoal da periferia aqui do meu lado. [...] Quando teve esse movimento da prefeitura de criar os CTAs, os CRAs, as Vilas Reencontro [...], todos os bairros onde a prefeitura tentou implantar esses sistemas, os moradores foram contra. [...] Então, quer dizer, eu não quero o pobre perto de mim. Eu quero viver numa ilha. Então, se eu puder por uma

redoma afastar todas as pessoas que, do meu ponto de vista, são indesejáveis, eu quero. Porque eu quero viver só com aquelas pessoas que eu acho que são os meus iguais [...]” - 0609

O aumento dos índices de desigualdade e a falta de cuidado e manutenção nos espaços públicos, também impactam na sensação de injustiça, o que contribui para a crescente percepção de perigo no espaço urbano, onde uns têm mais direitos que outros. 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, 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:

“Eu acho que existe um conflito muito grande entre os espaços que são públicos. [...] E aí as pessoas, às vezes, não se sentem à vontade de ocupar esse espaço por não quererem ter essa convivência (com as diferenças), essas pessoas não se sentem seguras. E às vezes também esses espaços estão vazios, sem ninguém. Mas eles faltam uma manutenção desses lugares. Então, acho que sempre acaba convergindo um pouco para a questão das pessoas não se sentirem seguras. Mas acaba criando um ciclo de elas não se sentem seguras, então elas não vão. Aí não vão, aí as pessoas não se sentem seguras porque não tem ninguém. Aí, se não tem ninguém, as pessoas não vão.” - 0501

O esvaziamento da cidade contribui para um ciclo de indiferença com relação à 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 manterá, pois um espaço sem a presença e movimentação de pessoas não é convidativo para que seja ocupado por elas.

“[...] eu acredito que o local onde realmente já tem as pessoas, eles acabam atraindo outras pessoas. Locais vazios, parece que, meio desertos, as pessoas não têm interesse.” - 0601

A percepção de insegurança não se limita apenas aos fatores relacionados à segurança urbana, sendo inclusive afetada pela imagem relacionada aos símbolos de segurança, vendidos como a solução, como os condomínios fechados. O medo generalizado está presente na sociedade atual, podendo ser observado no espaço urbano com a constante sensação de insegurança, seja ela real ou percebida. Trata-se de um medo sem causa específica aparente e inconstante, que causa ansiedade pela falta de controle sobre o que acontece na cidade e as angústias diante da percepção da violência urbana (Bauman, 2001; Bauman, 2008; Beck, 2011; Gallo, 2020):

“O que não me atrai é a violência. Se for algum lugar que eu fique com receio, não vou, não vai me atrair. [...] Eu acho que também os telejornais, a mídia, criam na gente uma percepção um pouco distorcida dessa coisa da violência, que é muito ruim.” - 0606

A escala monumental dos grandes centros urbanos causa estranhamento, de maneira que as pessoas não se sentem representadas e acolhidas no espaço público. As cidades antigas eram projetadas de acordo com como as pessoas se moviam e até onde seus olhos alcançavam (Eldeeb; Shehata e Hafez, 2022), mas isso se tornou cada vez mais escasso com as grandes proporções que os centros urbanos tomaram na modernidade. Outro fator que impacta diretamente as percepções dos habitantes, é o domínio que os automóveis exercem sobre o espaço urbano, causando vulnerabilidade aos pedestres e ciclistas, que não possuem prioridade nas ruas, como pode ser visto no excerto abaixo:

“Acho que a questão do automóvel também influencia bastante em como você se conecta com a cidade, porque [...] na rua você sente que [...] não foi feito para você estar ali, você está andando naquele espacinho ali, mas o de verdade mesmo é para os carros estarem andando, porque é onde está a maioria do espaço [...]. E aí, quando você vai numa rua que ela é aberta para o pedestre [...] você se sente mais tranquilo, porque não precisa correr, que não vai ir um carro, você sente que aquele espaço foi construído para você, que você está no lugar certo [...]. Às vezes em São Paulo, você tem uma calçada que ela vai afinando, afinando, afinando, aí não tem mais calçada, aí você tem que passar na rua e se sente, eu estou no lugar errado, não era para eu estar andando aqui.” - 0501

É preciso atentar-se à dimensão humana dos espaços, promover a caminhabilidade e uso de bicicletas, bem como a permanência nos espaços públicos. Considerar a dimensão humana de um ambiente, segundo Max-Neef (1991), inclui satisfazer as necessidades humanas fundamentais, gerar crescimento do nível de autossuficiência e construir a articulação entre pessoas e natureza. A presença de áreas verdes contribui para que as pessoas tenham uma percepção positiva acerca da cidade, e conseqüentemente, se sintam acolhidas, como é possível observar abaixo:

“Eu acho que a natureza, ela retorna a gente pro estado de ser humano. Porque, quando a gente pensa na cidade, a gente pensa, ah, a cidade é um habitat da população, né?” - 0507

As comunidades são formadas pelo compartilhamento de significados (Lash, 2012), entretanto, na sociedade atual, apenas os interesses são compartilhados. Dessa forma, a fragilidade dos elos sociais na sociedade de consumo é responsável pela individualização e pela percepção das relações de comunidade como algo descartável (Gallo, 2020), o que também se relaciona com a sensação de insegurança, pois além de ser resultado dos processos de individualização, é também consequência do crescimento da vida urbana e da diversidade. Alguns dos participantes revelaram sentir dificuldade de vivenciar a cidade em todas as suas formas, apenas saindo de casa para cumprir obrigações de trabalho e tarefas objetivas, sem se envolver ativamente com o espaço urbano:

“Cara, eu acho que assim, eu vivencio muito pouco a cidade do que eu deveria. Acho que eu faço muito caminho da faculdade para casa, da casa para a faculdade, às vezes para a casa da namorada. E acho que eu [...] criei um hábito de andar muito rápido pela cidade. Então, meio que eu não observo muito as coisas durante o dia-a-dia. [...] Então, é uma coisa que eu acho que eu deveria mudar; [...] talvez algum fim de semana, algum lugar, sair mais e experienciar mais a cidade [...]. Mas, geralmente, a minha experiência com a cidade é mais objetiva e com uma pressa.” - 0501

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, 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/projeto urbano (Instituto Paulista de Cidades Criativas e Identidades Culturais - IPCCIC, 2019). Colocando em prática políticas públicas horizontais, que foquem no coletivo acima das individualidades e privilégios, será possível implementar uma cidade que seja verdadeiramente humana:

“[...] se eu ouvir a sociedade, ver o que as pessoas intencionam, o que elas precisam, e ouvir elas e ter uma decisão, de políticas públicas, com base nesse entendimento, com a necessidade das pessoas, [...] ouvir e atender essa demanda.” - 0601

CONCLUSÕES

Apesar da dificuldade em estabelecer um consenso sobre o que define a cidade humana, as percepções da comunidade acadêmica do campus São Paulo do Instituto Federal de São Paulo, corroboram, em grande parte, o que está presente na teoria. As representações dos participantes revelam que eles não se sentem acolhidos e representados na cidade contemporânea, pois a mesma ignora a dimensão humana ao não oferecer acesso aos serviços básicos e aos espaços de lazer e cultura. Com isso, a sociabilidade no espaço urbano é inviabilizada e a qualidade de vida comprometida.

CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

G. R. S. contribuiu com a curadoria e análise de dados, pesquisa, metodologia e redação do trabalho. D.G. contribuiu para a supervisão, metodologia, curadoria de dados e redação do trabalho.

REFERÊNCIAS

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

- BAUMAN, Zygmunt. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- 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.
- COSTA, Carlos Augusto. Cidades inteligentes e big data. Cidades inteligentes e mobilidade urbana. **Cadernos FGV Projetos**, ano10, n.24, p.108-122, 2015.
- 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.
- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- ELDEEB, Ghada; SHEHATA, Mohamed; HAFEZ, Hisham. **Towards More Human Cities in Egypt: Human-City Urban Planning Model HCUPM**. Civil Engineering and Architecture, [s. l.], 2022.
- INSTITUTO PAULISTA DE CIDADES CRIATIVAS E IDENTIDADES CULTURAIS - IPCCIC (SP) (org.). **Seis passos para a cidade humana**. Barueri, SP: Estação das Letras e Cores, 2019. 220 p.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- LASH, Scott. A reflexividade e seus duplos: estrutura, estética, comunidade. In: GIDDENS, Anthony; LASH, Scott; BECK, Ulrich. **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Editora Unesp, 2012.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001
- MAX-NEEF, Manfred. **Human scale development: conceptions, applications and further development**. Contributions from Antonio Elizalde, Martin Hopenhayn. New York: Apex Press, 1991.
- 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.
- 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.