

Cidade para as pessoas ou cidade para os carros?

Encerrada o que chamarei aqui de primeira fase ou ciclo de *Conversas Urbanas* vejo com alegria que cresceu a importância dada ao tema do Plano Diretor “Participativo” (as aspas são minhas e vou explicar minhas razões mais adiante) na mídia e em muitas mentes de Botucatu. Destaco duas iniciativas que me chamaram a atenção: a cobertura da Rádio PRF-8, que mantém série de debates com até duas horas de duração com convidados da esfera pública e da comunidade em geral e a do Jornal Diário da Serra, que entrevistou diferentes protagonistas envolvidos com a discussão do Plano Diretor de Botucatu.

A principal ideia discutida neste texto é resumida na frase a seguir. O Termo de Referência do Plano Diretor Participativo em discussão atualmente na nossa cidade se apoia essencialmente em *modelo de cidade para carros* e embute importantes ameaças ao futuro que queremos para Botucatu.

Eu não pensava dessa maneira ao ler pela primeira vez esse Termo de Referência. As leituras que fiz e discussões que acompanhei a partir de minha participação nas *Conversas Urbanas* me fizeram chegar ao momento atual com essa preocupação.

Ao ler e ouvir a cobertura da mídia local me convenci de que persistem algumas incompreensões que precisam ser abordadas. Talvez a principal delas, se refira à necessidade de esclarecer mais o que se entende: 1) Por *modelo de cidade* que se quer para o futuro e, 2) Por qualidade, natureza ou tipo de participação da sociedade em processos de debates que lhe permitam escolher de modo informado e consciente o *modelo de cidade* de sua preferência.

Um terceiro aspecto extremamente importante foi a oportunidade incentivada pelas *Conversas* de ser colocado frente a frente com informações riquíssimas sobre a história de Botucatu. Como se deram, historicamente, o seu surgimento e seu desenvolvimento? Quais os principais vetores desse processo nos diferentes momentos históricos? Que papéis tiveram nesse sentido fazendas de café, a ferrovia, os rios, a chegada das Faculdades Públicas e da UNESP, a Castelo Branco, a Demétria etc.

E, em especial, como tem se dado a ocupação urbana com a atual proliferação de loteamentos enormes e vazios que não tem impedido a criação de novos investimentos assemelhados ofertando a mercadoria terreno para pessoas de todas as classes, com distintos poderes de compra. Os debates me permitiram ver nesse processo a expansão em Botucatu de um *modelo de cidade* que de forma simplificadora, mas não simplista

chamarei aqui de “cidade para os carros” que se contrapõe ao modelo de “cidade para as pessoas” que foi o principal tema das Conversas Urbanas.

O *modelo de cidade para os carros* direciona investimentos públicos e está por trás da ideia de quem enxerga como necessidade a criação de grandes avenidas que, na situação atual, em grande parte vão ligar nada a lugar nenhum, mas ao mesmo tempo, atuarão estimulando que os pobres passem a morar mal, mais longe das áreas de serviço atualmente existentes e sem os incentivos de uma cidade saudável tendendo a agir como atratores políticos e em competição por investimentos públicos em transporte, infraestrutura, etc. E isso numa cidade cujo diagnóstico apresentado no próprio Termo de Referência do PDP, informa já ter cerca de um carro por motorista, ou seja, em que não faz muito sentido investir considerando que necessitaria atender demandas tão acentuadas.

Vale registrar que o prejuízo potencial dessa lógica de crescimento em relação à sustentabilidade ambiental, especialmente no que toca à preservação de mananciais e cursos d’água e a prevenção de zonas de alagamento incentivadas pelo asfaltamento desvairado já se fez sentir e, no caso do Vale do Aracatu, só se não se consolidou porque a comunidade local se deu conta da ameaça que sofria, mobilizou-se e contou com a boa acolhida por parte do poder público municipal que reconheceu o erro e desistiu de iniciativa que ameaçava a região.

Reitero que só passei a perceber o atual momento que estamos atravessando dessa maneira em função da oportunidade de participação criada com as Conversas Urbanas. A proposta de participação embutida na proposta original da prefeitura, que me permitiu acesso ao Termo de Referência para as discussões e a oportunidade de enviar, via internet, propostas para o grupo gestor do processo nem de longe me permitiria pensar o atual momento como resumido no parágrafo anterior.

Em minha opinião, as *Conversas* ajudaram a fazer chegar ao poder público e a parcela da população que se mobilizou que o conhecimento da história da cidade, das decisões que fazem com que seja o que é hoje é fundamental para que a tomada de decisões em relação ao futuro seja uma decisão realmente informada.

Isso tanto tem a ver com decisões embutidas no Plano Diretor sobre o que realmente deva ser considerado como zona de urbanização já consolidada (o nome é esse ou algo parecido) no município, como em relação a como aprovar novos loteamentos e ou incentivar a ocupação urbana numa cidade que tem enorme estoque de terras desocupadas e imóveis desabitados nas proximidades e dentro de sua área já urbanizada.

O projeto recentemente aprovado de reforma do Mercado Público embute a mesma ideia de cidade para carros. Isso fica evidente na decisão de investir no seu espaço externo na reativação de um ... estacionamento! Se pensado com outra lógica poderia representar projeto piloto de proposta de urbanização e implantação de espaços para pessoas nas beiras de rios de toda a cidade. Nosso mercadão poderia ser cercado por calçadão, incluir praça de alimentação, espaços para crianças, para idosos, para prática de atividade física e outros estímulos à ocupação daquele espaço público por parcela crescente de diferentes segmentos da população numa beira rio que recebesse projeto paisagístico para falar apenas o mínimo.

Essa mesma lógica deveria orientar debates sobre a cidade que queremos. Que investimentos prever de modo a ampliar a oferta de espaços públicos concebidos para pessoas nas proximidades de suas moradias e em consonância com o resgate das características marcantes na história da cidade como, por exemplo, a ferrovia. Que fazer em termos de mobilidade para facilitar às pessoas o acesso a esses locais? O mesmo vale em relação à área rural da cidade e às fontes de abastecimento d'água atuais e do futuro. O modelo de cidade que escolhermos pode facilitar ou dificultar nosso futuro em termos de abastecimento de água e alimentos de qualidade.

Para concluir reitero opinião de que o projeto de cidade embutido no Termo de Referência atualmente em debate na nossa cidade não é orientado pela lógica de *modelo de cidade para pessoas*. Em alguns momentos, incorpora elementos dessa lógica, mas não enxerga as ameaças representadas pelas minas já armadas no nosso território pelo projeto de cidade para carros. Mais grave, ao optar por ideia de participação burocrática, acessível a poucos digitalmente incluídos e a ser conduzida em curto espaço de tempo antes de sua remessa à Câmara de Vereadores passa a ameaçadora impressão de que o atual Termo de Referência esteja sendo considerado como mero produto dos técnicos especialistas contratados para sua elaboração e pronto para aprovação.

Ainda está em tempo de corrigir rumos e incentivar uma participação informada da maior parte da população de Botucatu nesse processo com debates abertos. Não se trata de recomendar ao cidadão que comparece em reunião convocada pelo grupo gestor que vá a um computador e envie sua opinião. Uma participação cidadã exige mais do que isso. Parte importante de setores organizados da sociedade e da imprensa local parecem ter se dado conta da importância desse momento enquanto, simultaneamente, os sinais emitidos por representantes do poder público se mostram no mínimo ambíguos. Ao mesmo tempo em [que cede seu Espaço Cultural para a realização de Conversas](#)

Urbanas, tem alguns de seus integrantes presentes nesses eventos e se manifesta com gestos de acolhimento às sugestões vindas de representantes da sociedade continua parecendo ou não enxergar as diferenças entre os tipos de participação possíveis por parte da comunidade ou não se identificar com a noção de participação cidadã e informada defendida a partir das Conversas Urbanas.

O preço a pagar em caso de persistência da noção de participação burocrática é, no mínimo, o de mais dificuldades na continuidade da participação quando da próxima etapa de tramitação do projeto de Lei de PDP e, no máximo, o de sua aprovação sem que a maioria da população sequer se dê conta de que poderia ter participado desse processo.

Ildeberto Muniz de Almeida

08 de agosto de 2015