

Um novo modelo de cidade

Para evitar o fenômeno conhecido como “dispersão urbana”, Londrina debate um novo plano de mobilidade e a criação de pequenos núcleos comerciais e de serviços nos bairros

Amanda de Santa
Especial para a FOLHA

Há cerca de 10 anos, a Gleba Palhano, na zona sul de Londrina, era mais um vazio urbano, assim como tantos outros espalhados pela cidade. A aposta na verticalização deu certo e, hoje,

o bairro concentra não só uma numerosa população, mas também shopping, supermercados, diferentes tipos de comércio, escolas, clínicas médicas, tudo ao alcance fácil dos moradores. Mas nem todas as áreas afastadas do centro da cidade ganharam rapidamente a mesma infraestrutura. Na própria zona sul, muitos condomínios residenciais foram erguidos há vários anos e permanecem distantes dos principais serviços, assim como vários bairros da zona norte. É o que caracteriza a chamada “dispersão urbana”.

O geógrafo e professor da Faculdade de Ciências Aplicadas da **Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)**, Eduardo Marandola Junior, explica que as cidades dispersas são

um fenômeno urbano e social complexo. Elas podem ser descritas como um modelo diferente daquele consolidado durante o processo de industrialização, período em que a ideia predominante era de que as cidades deveriam concentrar capital, pessoas e conhecimento. “Historicamente, a cidade é associada à concentração. Mas ao longo do século 20, começa surgir uma flexibilização do mercado de trabalho e sistema produtivo. Com o avanço de tecnologias, comunicação e transportes, começamos a ver outro tipo de cidade ser construída”, conta.

Marandola afirma que, desde os anos 1970, ocorre uma desconcentração populacional e produtiva das grandes metrópoles e os municípios do entorno passaram a crescer mais que as cidades-sede. “Muitas pessoas foram morar no entorno mesmo mantendo o trabalho e estudos na cidade-sede”, aponta. Até então, a possibilidade de habitar em uma região muito distante do trabalho não existia, porque não ha-

via opções de deslocamento. O acesso aos meios de transporte de massa e ao automóvel particular viabilizou essa alternativa. No Brasil, há uma tendência no aumento do uso da mobilidade para acessar serviços e opções de lazer. “Ela está presente em cada vez mais grupos da população”, atesta.

Mas as consequências da mobilidade facilitada são diferentes para cada extrato social. O professor explica que, enquanto para a classe alta a possibilidade de deslocamento permite a escolha por habitar em regiões com baixa densidade populacional, para a classe mais pobre, significa ter acesso a novos nichos de trabalho. Porém, ele ressalta que, quanto maior a dispersão, maior é o custo do município para o fornecimento de serviços essenciais. É por isso que muitos estudiosos defendem a urbanização compacta, como a que ocorre em países europeus.

O arquiteto e professor do departamento de Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, Werther Holzer, ex-

plica que o ideal seria discutir a criação de pequenos núcleos urbanos independentes do centro. Ele diz que, hoje, as pessoas são menos dependentes do transporte público do que há 15 anos. E isso tornou a mobilidade uma questão mais complexa para as cidades. “O transporte ainda é pensado de maneira atrasada”, avalia.

O professor afirma que um modelo que funcionaria bem na maioria das cidades é o tronco-alimentador, o mesmo adotado em Curitiba. O sistema consiste na implantação de terminais de conexão em pontos estratégicos nos diversos bairros e em municípios da região metropolitana. Desta forma, a área central não concentra todo o fluxo de passageiros e há um favorecimento de um intercâmbio entre os bairros. Criar meios de transportes descentralizados e retirar a demanda de serviços da área central é o início da solução para amenizar os problemas decorrentes da dispersão urbana.

A aposta na verticalização deu nova forma à Gleba Palhano, que hoje concentra numerosa população, além de shopping, vários tipos de comércio, escolas, clínicas médicas, tudo ao alcance dos moradores