



FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GOBIERNO DE LA CIUDAD
MENSIÓN EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD

CONVOCATORIA 2007-2009

SETOR CENTRO NORTE 1
Sustentabilidade, Mobilidade para se ter Qualidade de Vida

ADRIANA C. DE PROENÇA ROSA LUZ
QUITO, JUNIO 2009



FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GOBIERNO DE LA CIUDAD
MENSIÓN EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD
CONVOCATORIA 2007-2009

SETOR CENTRO NORTE 1
Sustentabilidade, Mobilidade para se ter Qualidade de Vida

ADRIANA C. DE PROENÇA ROSA LUZ

ASESOR DE TESIS:
PETER JOSÉ SCHWEIZER

LECTORES:
RENÉ VALLEJO y MARÍA BELÉN MONCAYO

QUITO, JUNIO 2009

AGRADECIMENTOS

Faz dois anos e meio cheguei ao Equador. Uma brasileira sem experiência de vida em uma cidade andina pela qual me apaixonei desde o início. Um país com uma enorme diversidade e a capital, a cidade de Quito, com uma paisagem de serra e vulcões que a ela impõe uma força extraordinária.

Ingressei na Faculdade Latino Americana de Ciencias Sociais (FLACSO_Ecuador) já com a idéia de estudar um pouco mais sobre a cidade. Incentivos não me faltaram nas aulas dos professores **Jorge Nuñez, Eduardo Kingman, Andréa Carrión e Carlos de Mattos**. Seguiram-se modulos de aprendizado com **Betty Espinosa, Nury Bernudez, René Vallejo, René Coulomb, Alfredo Santillan e Ma. Belén Moncayo** que me deram a oportunidade de acumular material, durante estes anos, para poder escrever. Agradeço a todos eles e também tenho que agradecer as aulas que complementaram meus conhecimentos, mesmo não sendo diretamente ligadas ao meu curso, com as que foram ministradas por **Marcelo Bonilla e Luciano Martinez**.

Aos funcionários da FLACSO, que sempre estiveram presentes de forma eficiente em suas tarefas facilitando meus estudos, como também, aos profissionais que trabalham na biblioteca, na copiadora, na limpeza, na segurança e na administração, não poderiam faltar meus mais sinceros agradecimentos.

Nesta Universidade fiz grandes amigos e companheiros de aula que me incentivaram até mesmo quando falhava meu “portunhol”. Não quero citar nomes, pois cada um deles foi muito importante para mim. Nos bons e difíceis momentos em que estivemos juntos superei minhas dificuldades graças a todos estes colegas. Não poderia faltar meu reconhecimento a Nilma Martins Rua e María Carmen Ulcuango, duas pessoas extraordinárias que descobri nestes tempos de estudos.

Um especial agradecimento ao meu filho, Marcelo, que com seu conhecimento e elevado espírito de cooperação me ajudou tecnicamente em todo este percurso por mim percorrido e a minha filha, Alessandra, que teve a paciência de me escutar e apoiar em todos os momentos que precisei. A meu marido, Antonio, por me acompanhar nas longas caminhadas com objetivos fotográficos durante os finais de semana.

Finalmente agradeço especialmente a Marco Cordova por ter sido um professor e amigo desde o primeiro dia e durante todo o percurso neste mestrado. Ao professor Peter José Schweizer que ao final de meu percurso me orientou e fez possível com que todas as idéias fizessem sentido.

Dedico este trabalho a minha mãe

Adriana de Proença Rosa Luz

*A forma de uma cidade muda mais depressa,
lamentavelmente, que o coração de um mortal.*

Baudelaire (1821-1867)

INDICE

AGRADECIMENTOS

RESUMO

INTRODUÇÃO 1

CAPITULO I

Globalização, modernização e verticalidade das cidades

1 - Problematização geral: Globalização	13
1.1 - Desenvolvimento e Sustentabilidade	17
1.1.1- Sustentabilidade Urbana	18
1.2 - Estrutura e Funcionalidade Urbana	19
1.2.1 – Cidade Compacta versus Cidade Difusa	23
1.2.2 – A Verticalidade como Solução	25
1.2.3 – Densidade	30
1.3 - Qualidades de Vida Sustentável	33
1.3.1 – Mobilidade	36
1.3.2 _ Espaço Público	38
1.4 - Bem Estar, Utopias	40

CAPITULO II

Uma cidade andina: Quito

2 – Aproximação	45
2.1 – Características de Quito	46
2.1.1 – Geografia de Quito	48
2.1.2 – História da Cidade de Quito. Surgimento das Centralidades	51
2.2. - Densidade e Uso do Solo	56

CAPITULO III

Setor “Centro Norte 1” de Quito

3 – Área demarcada como setor Centro Norte 1	59
3.1 – Caracterizando	60
3.1.1 – Problematizando e Confrontando	63
3.2 – Convivendo com Risco	64

3.3 – Sustentabilidade	70
3.3.1 – Mobilidade – Deslocamento	73
3.3.2 – Transporte Público	76
3.3.3 – Poluição do Ar	77
3.3.4 – Contaminação Sonora- Ruído	79
3.4 - Espaço Público	81
CAPITULO IV	
Analise local: Estudo de Casos	85
1 – Rua Republica del Salvador	86
2 – Avenida de la Coruña	91
3 – Extras	94
CAPITULO V	
Conclusão	102
ANEXOS	108
BIBLIOGRAFIA	118

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar as transformações que ocorreram na Zona Centro Norte da cidade de Quito. O crescimento urbano acelerado de Quito, no período de 2000 a 2008, é refletido neste setor da cidade e acaba por gerar novas centralidades ao local. Este setor teve sua primeira ocupação com a classe social mais privilegiada da cidade e hoje conta com uma grande mudança morfológica em todo o setor. A verticalidade é uma das características destas mudanças que interfere na ordenação e controle do espaço urbano, público e privado. Partindo-se da hipótese de que deve existir uma relação entre moradia e habitantes, sem uma interferência global, mas sim com a preocupação das características locais, procura-se analisar o que a nova ocupação urbana, neste setor Centro Norte 1, da cidade de Quito, provoca. A falta de um planejamento urbano consistente e bem gerenciado, por parte da administração municipal, pode colocar em risco a sustentabilidade da região no que se refere a mobilidade e aos riscos naturais. As avaliações são feitas através de conceitualizações e de estudo de caso.

PALAVRAS-CHAVE:

Globalização, Sustentabilidade, Verticalidade, Mobilidade, Espaço público

RESUMEN

El objetivo de este trabajo es analizar las transformaciones que ocurrieran en la Zona Centro Norte de la ciudad de Quito. El crecimiento urbano acelerado de Quito en el periodo de 2000 hasta 2008, que se refleja en este sector de la ciudad ha generado nuevas centralidades en el local. Este sector tuvo su primera ocupación con la clase más privilegiada de la ciudad y hoy tiene cambios sustanciales en su morfología. La verticalidad es una de las características de los cambios que interfieren en la ordenación y control de lo espacio urbano publico y privado. La hipótesis es que la relación vivienda y habitantes es importante sin que ocurra una interferencia global más con una preocupación de las características locales. Basado en la hipótesis, se ha procurado analizar el que la nueva ocupación urbana, en el sector Centro Norte 1 de la ciudad de Quito, provoca. La falta de una planificación sistemática y compartida con la ciudadanía y de políticas públicas adecuadas, puede colocar en riesgo la sustentabilidad de la región en lo que se refiere a la movilidad. Las evaluaciones han sido echas por medio de conceptualizaciones y de un estudio de caso.

SIGLAS

CBD - Central Business District

COS – Coeficiente de Ocupación del Suelo

CORPAIRE – Corporación Municipal para el mejoramiento del aire de Quito

CUS – Coeficiente de Utilización del Suelo

DDHS - Dirección Metropolitana de Desarrollo Humano Sustentable

DHEU - Departamento de Habitação dos Estados Unidos

DMQ – Distrito Metropolitano de Quito

EMAP – Empresa Municipal de Agua Potable

EMAAP-Q – Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado- Quito

INEC – Instituto Nacional de Estadísticas y Censo Ecuador

IRD – Institut de Recherche pour le développement

MDMQ – Municipio del Distrito metropolitano de Quito

PGDT - Plan General de Desarrollo Territorial – Quito

PUOS - Plan de Uso y Ocupación del Suelo

REMMAQ – Rede Metropolitana de Monitoreo do Ar em Quito

INTRODUÇÃO

_ Considerações Iniciais

No âmbito do capitalismo selvagem em que se vive atualmente, uma forma de se entender o desenvolvimento, é a de um mero crescimento econômico que visa um progresso global que ignora o ser humano e a crescente pobreza existente.

Verifica-se que a agenda mundial se fundamenta nos interesses das grandes potências fazendo com que as cidades nos países periféricos sejam obrigadas a manter um ritmo de crescimento que é requerido por este tipo de processo, sem muita consideração para as necessidades humanas e ambientais.

A atual crise econômica mostra claramente que o modelo de desenvolvimento dos países centrais está equivocado, seja pela forma de pensar o progresso humano, com base na abundância de uns poucos, ou pela proposta de consumo ilimitado, da competição induzida e da acumulação progressiva do capital cada vez concentrado em um número mais reduzido de pessoas. Tal modelo não é compatível com as demandas humanas e ambientais em um planeta com capacidade limitada.

As cidades parecem seguir esta idéia e possuir a mesma ganância econômica, tendendo a crescer cada vez mais, como Lefebvre (1999:18) caracterizou a sociedade humana. Verifica que se trata da

gestação de uma sociedade urbana, uma urbanização completa, onde o tecido urbano se prolifera explodindo a grande cidade e dando lugar a duvidosas excrescências: subúrbios, conjuntos residenciais ou complexos industriais, pequenos aglomerados, satélites pouco diferentes de bairros urbanizados. Enfim, atravessamos um momento de transição onde o meio ambiente aparece no centro da discussão e a segurança na vida social passa a ser guardada dentro de uma “caixa preta” (Giddens, 1991; em Lefebvre 1999:18)

A maioria das metrópoles da América Latina, no final do século XX, passam por um processo de descentralização onde o governo central transfere competência ao governo local através de maior autonomia e algum fortalecimento financeiro. Apesar deste processo político de descentralização, com o advento da globalização, se configuram, nas principais regiões dos países e em suas metrópoles, o comando do poder econômico. Para tal comando estas cidades necessitaram promover uma maior

funcionalidade a um nível superior o que leva a um maior investimento em determinadas áreas dentro da própria cidade por parte do governo e que acaba por reduzir seus investimentos públicos em outras áreas onde o mercado não é tão forte. A economia informal, o mercado de trabalho e os assentamentos humanos crescem informalmente sendo que na maior parte das vezes de forma precária.

Portanto, se entende que o processo de globalização é muito mais do que apenas uma articulação econômica em escala planetária. Ele atua em todos os setores e acaba fazendo com que se generalizem os modelos e padrões de consumo se distanciando dos contextos locais. Assim, a globalização acaba por transformar o espaço construído e cria novas formas urbanas padronizadas.



Foto N^o 1 - Adriana Luz - Início de 2009.

Av. Doce de Outubro, edifício redondo, “moderno” ao lado de casas tradicionais. Uma arquitetura que se impõem para a cidade. Globalização urbana.

Nota-se uma tendência a homogeneização das cidades, isto é, uma necessidade de se impor frente a arquitetura global. A edificação redonda é pouco prática dada a sua dificuldade inclusive na organização interna dos cômodos, seja em escritórios ou para residências portanto, o que importa é a demonstração externa e não o bem estar de quem irá habitar o espaço. Uma externalidade que demonstra a inclusão da cidade na esfera globalizada. Como caracterizou Salvador Rueda de que se construíram moradias homogêneas, copiadas umas das outras, que despessoalizaram as cidades, criando um

único molde; “A tradição urbana própria de cada âmbito cultural perdeu terreno frente a um modelo uniformizado e sem a participação cidadã. A paisagem urbana converteu-se em um entorno agredido e agressor, determinado mais pela preocupação de se fazer alguma coisa do que pelo prazer de fazê-la realmente.” (Ruedas, 2005:1)

O desenfreado aumento no número de habitantes por metro quadrado, nas grandes cidades e nas cidades capitais da América do Sul, registram um crescimento mal organizado onde é constante a procura para se morar, por parte da população rural e das cidades pequenas vizinhas. Esta situação provoca, em muitos casos, uma perda da noção de bem-estar e da necessidade por espaços para uma vida saudável e um futuro onde se possa contar com um meio ambiente adequado e sustentável. O cenário que pode ser presenciado, na maioria destas cidades dos países periféricos, é um maior empobrecimento desta população que se deslocou em busca de uma vida melhor.

A figura principal em uma cidade é o ser humano, com suas características próprias e suas diversidades que fazem parte de uma cultura e forma de agir. Mas o que se verifica é que

para os moradores da cidade, junto à alteração dos espaços físicos, eles se vêem submetidos a novas formas de convivência com novos atores sociais que aparecem no cenário urbano acompanhado das inovações urbanísticas. Se cria assim um sentimento de perda de referências. Velhos edifícios que são substituídos por bancos ou agências de seguro; antigos espaços públicos, que eram lugares de encontro e de sociabilidade, sucumbem frente ao traçado da nova avenida de circulação rápida. Tradicionais formas de relação entre os compradores de um bairro e os feirantes, paderos e açougueiros vão sendo substituídos por outros de estilos impersonais, de compras em grandes supermercados. (Pujadas, 2003:5)

A cidade, impulsionada por estas mudanças globais, acaba por formar novas centralidades, com diferentes estruturas que a mundialização apresenta, fazendo crescer uma nova morfologia. O espaço público também se transforma e o novo elemento, aquele que veio trazido de outras fronteiras, parece ser a única razão da cidade.

A ganância pelo lucro especulativo através do uso da tecnologia e pelo crescimento constante, acaba por impulsionar a sociedade para um ritmo acelerado de vida e uma busca por novos e modernos espaços. Esgotam-se as possibilidades de uso do solo de forma mais racional, gerando densidades que fizeram com que cada vez mais se tornasse

difícil a locomoção ao interior das cidades. Observou Whitacker (2003:139-140) que o que acontece, portanto, “são novas e velhas formas convivendo com novos e velhos usos, mas num certo descompasso entre a rigidez das formas e o uso cambiante dos fluxos, que são cada vez mais dinâmicos e dinamizadores, e, às vezes, há o contrário, ou seja, uma ausência de fluxos”

A solução parece ser a mudança para um novo modelo que priorize o desenvolvimento sustentável e seja centrado no ser humano. Uma nova concepção que substitua, “o atual modelo urbano – cidades dispersas, com tecidos centrais deteriorados, grande consumo de solo derivado de suburbanização e importante falta de economia de escala continuam gerando controvérsia” (Franchini e Dal Cin; 2000:10).

A busca da sustentabilidade tem como um de seus principais objetivos a conservação da integridade do ecossistema, dos recursos naturais e da biodiversidade, com atenção ao social, ao ser humano. Na ocupação urbana a sustentabilidade tem suas variáveis e seus índices:

Os umbrais, níveis definidos para não serem excedidos, estão cientificamente determinados e podem chegar a possuir um status regulatório (quantidade de metais na água, níveis de contaminação acústica, densidade de moradias). As metas definem níveis que devem ser alcançadas no futuro (redução de contaminantes na atmosfera, incremento do espaço verde, redução do uso do automóvel,...) (Franchini e Dal Cin; 2000:15) .

As dúvidas e a discussão permanecem, pois se o homem é a figura central e principal em todo o sistema, se o ser humano é parte da natureza, e sendo a qualidade de vida a variante principal, fica “mais difícil entender a definição dos limites da sustentabilidade” como explica Franchini e Dal Cin (2000:12). Como saber onde parar com o uso predatório da natureza, paralisando construções e sistemas produtivos que são supostamente para o bem-estar da humanidade?

Entende-se, portanto, que para se ter uma qualidade de vida considerada aceitável um dos itens, importantes num planejamento urbano, são os espaços públicos indispensáveis à população que, de alguma forma, se apropria dele e, como são pessoas distintas, tanto o ser humano como o espaço têm que se adaptar um ao outro e sofrer mutações ao longo de seu uso.

A grande cidade é um complexo processo em transformação permanente que exige dos cidadãos que mudem, se adaptem, tomem decisões, sejam competitivos, gerem oportunidades e não percam posição, si não, que as ganhe. A vida do cidadão da grande urbe é uma fonte de ansiedades. A grande cidade combina o vértigo de uma liberdade que muitas vezes pode ser percebida como fictícia pela falta de meios para utilizar-la segundo as necessidades ou aspirações do cidadão, com o temor pelas possíveis agregações que destroem, de fato, as liberdades cidadãs, ou a frustração por não poder ver realizada as expectativas que a cidade gera” (Borja, 2005; art.)

– Objetivo da tese

A vontade de se pesquisar a cidade de Quito, especificamente o setor Centro Norte 1 da cidade, parte da constatação primeira de que é uma área pouco estudada e que exerce um importante papel na vida da cidade. Importante por estar, geograficamente, num ponto de conexão entre a cidade de Quito e os vales, para onde a cidade se expande rapidamente, como, também, entre o sul onde está o centro histórico e, finalmente, o norte no aeroporto.

No centro histórico se concentra o turismo, o trabalho, o comércio popular e é onde ocorre a vida cotidiana da população quitenha. Indo em direção ao norte, se verifica que o bairro da Mariscal exerce uma determinada centralidade, já comprovada nos dias de hoje, com um expressivo comércio, além de áreas destinadas ao trabalho e ao lazer. O parque La Carolina possui uma centralidade mais ativa onde podem ser encontrados os *shoppings*, hipermercados, órgãos da administração pública e bancos, entre outros. Tais áreas são passagem para os que se deslocam do sul para o aeroporto e constitui-se em outro pólo gerador de um importante fluxo na cidade.

Atualmente, em Quito, observam-se significativas transformações em todos os bairros da cidade. No setor urbano estudado, Centro Norte 1, verifica-se que a classe média e alta da cidade se desloca para outras direções que não fazem parte do eixo centro histórico-zona sul e zona norte. Tal população busca, pelos vales, o acesso a casas com segurança privada, com espaços fechados, controlados e que são chamados de “condomínios” onde as residências encontram-se separadas das áreas de convivência e das áreas funcionais. Este fenômeno, de um modo geral, vem provocando, nas cidades contemporâneas de maior porte da América do Sul, uma maior segregação social.

No setor Centro Norte 1, paralelamente ao deslocamento que ocorre para os vales, verifica-se a existência de um acelerado processo de verticalização. Conseqüentemente,

um aumento da população e um aumento da quantidade de veículos automotores e dos pedestres que circulam nestas áreas. Esta verdadeira explosão de novas construções acarreta complexas modificações na morfologia e na vida cotidiana do local. Podendo-se dizer que ocorrem transformações na eficiência, se nos referimos ao funcionamento dessas áreas urbanas.

Um dos estímulos crescente na procura de novos investimentos são os apelos de *marketing* prometendo melhorias de vida através da oferta de áreas verdes reservadas significando isto uma demanda por áreas privativas, por espaços próprios para ginástica e a existência de vistas panorâmicas. Todo esse conjunto de “atrativos” significa uma efetiva transformação de espaços públicos que acabam sendo transformados em espaço privados. O espaço público se transforma individualizando-se cada vez mais para atrair a população.

A ilusória sensação de “viver com qualidade”, por parte dos compradores, infelizmente não está associada aos projetos das empresas vendedoras que não mostram, juntamente com seus projetos arquitetônicos, os estudos de entorno, isto é, os estudos de impacto de vizinhança. Portanto, verifica-se que não existe uma planificação que sustente e que garanta a indispensável previsão das necessidades de infra-estrutura do bairro para que novos problemas não surjam, ou seja, problemas advindos desta maior ocupação do território.

Observa-se, pois, a conformação de fatores preocupante no setor Centro Norte 1 decorrentes do aumento maciço na quantidade de habitantes resultantes das inúmeras novas construções elevadas nesta área. Tal aumento implicará em um crescimento não só na circulação de veículos, mas, também, de pedestres, incrementando o consumo de água, lixo e outros serviços urbanos. Se for levado em consideração o bairro como uma parte da cidade, poder-se-á verificar que a cidade como um todo será afetada.

Pobreza crescente, desemprego, exclusão, violência, criminalidade, desespero, imobilidade social, legados de desesperança de pais para filhos, de geração para geração, incapacidade de intervenção do Estado na formulação e na sociais e culturais, por ter cedido às corporações empresariais o salvo-conduto permanente da livre circulação de seus interesses focados no lucro, na circulação do capital financeiro e na concentração da riqueza produzida, numa escala jamais vista. (Vogt, dig. 2002)

Com este novo conjunto de problemas serão gerados outros correlatos a eles e

que serão sentidos pelos novos e antigos moradores do local. Tais problemas podem ser aqui relacionados como, por exemplo, a existência de um aumento nos níveis de ruído afetando os moradores em suas habitações, um aumento na poluição o ar, maiores dificuldades no escoamento das águas pluviais (no caso de Quito, com todas as ladeiras desaguando na parte baixa, gerando um alagamento ainda não solucionado), falta de estacionamentos para os automóveis e maiores dificuldades de locomoção. Como se não bastasse, existe a possibilidade de que ocorram acidentes naturais tais como aqueles resultantes de terremotos e da erupção vulcânica, formas possíveis pelas quais a natureza se manifesta e que poderá afetar a região Norte1 e também a cidade de Quito, como comprovam os estudos de técnicos em riscos como D'Ercole e Metzger.

Com um acompanhamento e observação local realizados durante os anos de 2007 e 2008, verificou-se a existência de um crescimento demográfico nesta região, denominada de setor Centro Norte 1. Isto foi provocado por um aumento substancial de construções em terrenos baldios e em lotes ocupados anteriormente por casas que foram demolidas para a construção de altos edifícios, com um grande número de apartamentos. Esse adensamento pode não estar perto dos padrões internacionais aceitos como ocupação adequada do solo, mas sem um desenvolvimento equivalente no espaço público a sustentabilidade se tornará difícil nos próximos anos.

. O Problema Geográfico

Por ter uma grande altitude, a cidade de Quito é mais vulnerável a contaminação atmosférica do que outras cidades que não estão em tal situação de altitude. O nível de oxigênio encontrado no ar é menor e, portanto, as combustões produzem um maior número de contaminantes.

A localização geográfica da cidade chega a constituir uma verdadeira parede de vulcões no lado ocidental, criando uma barreira natural que impede a livre circulação dos ventos e dificulta a dispersão dos contaminantes. A tudo isso se somam os altos índices de luminosidade que provocam reações fotoquímicas e que são responsáveis pelo surgimento do fenômeno do *smog*.(1)

(1) estas informações foram retiradas de leituras dos livros de Robert D'Ercole e Pascale

O objetivo central deste trabalho foi o de buscar analisar as significativas mudanças ocorridas no uso do solo e a intensa densificação à qual se submete o setor Centro Norte 1 da cidade de Quito, examinando como estas mudanças estão conformando novas centralidades e o estabelecimento de um setor cada vez mais denso e compacto sem que sejam vistas maiores preocupações com a sustentabilidade territorial.

_ Objetivos Específicos

Analisou-se o caso da Av. República del Salvador e o caso da Av. La Coruña, para demonstrar duas mudanças distintas no uso e ocupação do solo que ocorreram dentro do mesmo setor. No primeiro caso verificou-se uma verticalização com o crescimento de uma pequena centralidade e no segundo uma verticalização da rua com funções residenciais.

Analisou-se a sustentabilidade da área mencionada nos temas de mobilidade da população, de contaminação do ar, de contaminação por ruídos e a disponibilidade de espaços públicos como, por exemplo, as calçadas.

Através de perguntas previamente formuladas buscou-se verificar a qualidade de vida da população local depois das mudanças ocorridas nas ruas.

_ Hipótese

Partiu-se da hipótese de que o “setor Centro Norte 1” de Quito constitui-se num modelo de cidade que cresce em altura buscando estabelecer um contexto urbano sustentável em uma zona urbana submetida a intensas transformações.

. Questionamentos Básicos

Na realização deste trabalho foram estabelecidos questionamentos a seguir descritos:

- Será realmente sustentável, na área de estudo, este tipo de crescimento urbano?
- Qual a mudança existente na relação da população com o espaço público?
- Quem dita as regras, legais e operacionais, para estas permitir estas mudanças?
- Quais as efetivas necessidades existentes tanto na cidade como um todo e, especificamente, em relação ao bairro?

Ressalte-se que a razão desta investigação não foi a de encontrar indicações para

a elaboração de políticas públicas que indiquem as formas de ocupação para o crescimento urbano. Buscou-se refletir sobre a nova realidade e a nova forma de viver na cidade e quais as imposições dos agentes imobiliários para os seus habitantes. Como consequência é necessário que se promova uma adaptação por parte da população local a essas novas formas de ocupação do espaço urbano.

_ Variáveis e Indicadores

Diversas são as variáveis a serem consideradas num campo de estudos tão extenso, seus possíveis indicadores também são muitos. Buscou-se, portanto, apenas observar alguns deles assim como: o espaço público e a oferta de transporte; o estacionamento público/privado; as calçadas, a mobilidade da população, os serviços, e os equipamentos coletivos que formam uma variável funcional.

Foram utilizadas, também, observações realizadas nas horas de trânsito em alguns locais onde existem maiores concentrações de fluxo de pessoas e veículos, para demonstrar o problema de deslocamento que se forma nestes momentos. O congestionamento como fator de risco é comprovado através de alguns estudos do assunto.

A poluição sonora é outro elemento importante e que, junto com os demais, coloca em risco a sustentabilidade local. Consequentemente altera a qualidade de vida e o bem-estar da população gerando reflexos na cidade já que esta área estudada constitui-se num ponto de conexão e de passagem para outras zonas da cidade. Tais estudos foram realizados através de leituras técnicas.

_ Organização do Texto

A tese está organizada da seguinte forma:

No primeiro capítulo é apresentado todo o referencial recolhido, com os conceitos utilizados na pesquisa, dando a cidade uma visão mundial, caracterizando a globalização, a centralidade e a sustentabilidade.

No segundo capítulo identificou-se a cidade de Quito dentro de suas particularidades geográficas e como metrópole impulsionada por estas idéias de cidades globalizadas e multicentrais. Analisou-se o significado de um crescimento demográfico

dentro das particularidades do Equador e as implicações resultantes dos deslocamentos que atualmente estão surgindo.

No capítulo III toda a literatura vista anteriormente é aplicada a realidade da região demarcada e denominada de setor Centro Norte 1.

No capítulo IV é apresentado o estudo de caso realizado na Rua República del Salvador e Coruña para permitir a comprovação do tema estudado. Alguns outros exemplos foram usados como enriquecimento à pesquisa.

No Capítulo V formularam-se algumas conclusões que nasceram do conjunto de observações contidas praticamente em todo o trabalho realizado.

Metodologia

A metodologia utilizada para a realização deste trabalho pode ser descrita da seguinte maneira:

Primeiro foram tomadas como referência as definições de autores diversos, relacionados na bibliografia que consta ao final, numa visão ampla do que ocorre mundialmente. Em seguida buscou-se entender e caracterizar os processos que estão ocorrendo a nível local, ou seja, na cidade de Quito e no setor estudado. Isto significa que neste trabalho partiu-se de uma visão global buscando refleti-la na cidade de Quito para, finalmente, chegar a área analisada e que é denominada de setor Centro Norte 1.

As fontes bibliográficas equatorianas foram utilizadas para permitir um exame do processo de desenvolvimento local de forma apropriada, assim como, procurar dispor de um conjunto de informações históricas e geográficas da região. Além disso, foram feitas leituras de apoio sobre a realidade e a história do Município.

Foi realizado um trabalho de campo na rua República del Salvador onde quase toda, já foi substituída por novas construções gerando mudanças nas atividades locais e deixando transparecer uma centralidade menor dentro da própria centralidade “La Carolina”. O levantamento das ocupações foi realizado para se comprovar a mudança de uso do solo e a existência de uma nova centralidade. Através de observações realizadas no local constatou-se a existência de um fluxo de automóveis nos horários de maior movimentação das pessoas, gerando um expressivo movimento de veículos e pedestres.

Para a concretização deste trabalho foi criado um questionário para entrevistar alguns moradores. Velhos comerciantes, usuários da rua e construtores locais fazem parte do universo da pesquisa com seus arquivos de memórias permitindo uma visão da população sobre o espaço que utiliza e a qualidade de vida que efetivamente dispõe.

Outro levantamento foi realizado em um trecho da rua Coruña e que permitiu demonstrar a existência de um espaço submetido a uma profunda transformação. Um levantamento quantitativo realizado no ano de 2007 foi confrontado com outro levado a cabo em finais de 2008 para conferir o número de casas existentes em cada época e de edifícios residenciais comprovando, assim, a verticalização a que foi submetida a rua. Uma pesquisa qualitativa, com perguntas previamente formuladas, foi feita a moradores da rua Coruña na busca de como se sente está transformação.

Como enriquecimentos da pesquisa foram realizadas algumas entrevistas em outras ruas do mesmo setor da cidade e que foram consideradas importantes para serem agregadas ao presente trabalho.

Um arquivo de fotos feitas como parte importante da pesquisa, desde o ano de 2007 até 2008, foi utilizado como levantamento fotográfico do setor comprovando a mudança de uso e ocupação do solo e dos espaços públicos com suas calçadas.

Para a comprovação das mudanças ocorridas no trânsito, nessa parte da cidade, e de como o aumento desse trânsito se relaciona com a falta de espaço público para pedestres e com a falta de estacionamento para os automóveis, foram realizadas observações sistemáticas nos locais. Buscou-se verificar a utilização diária das ruas pelos veículos, para comprovar que o número de carros aumentará substancialmente a cada ano, na área estudada, independente de outros motivos, já que as edificações que se estão construindo provocarão um aumento de automóveis e de deslocamentos diários dessa população.

No caso da cidade de Quito existem particularidades devidas a que sua situação geográfica estabelece riscos naturais como, também, por estar a área urbana cercada de vulcões e profundas falhas geográficas gerando circunstâncias distantes das possibilidades de controle humano, por melhor que seja a gestão dos riscos pelas autoridades locais. Tais riscos devem ser levados em conta, pois aumentam

efetivamente a vulnerabilidade da população dessa cidade.

A nova centralidade, assim como a questão da sustentabilidade, será demonstrada através dos levantamentos teóricos e, quando necessário, através das entrevistas a antigos moradores do setor confrontado com a visão dos novos usuários. Os levantamentos realizados contam com perguntas específicas para uma descoberta e identificação das modificações sofridas em termos de uso do espaço urbano. Entendem-se como tal os espaços para estacionamento, as calçadas que permitam o fluxo adequado de pedestres, mudanças na verticalidade e suas consequências quantitativas e qualitativas que poderão demonstrar a efetiva qualidade de vida da população que veio a usar tais espaços. As fotos servem para complementar a pesquisa.

Ficou a questão se estas mudanças são uma questão de necessidade ou uma imposição da globalização sem que exista uma adequação e uma preocupação com a população local?

CAPITULO I

Globalização, Modernização; Verticalidade das Cidades

O desenvolvimento e o bem-estar num determinado território são, em larga medida, consequência de uma cobertura demográfica equilibrada, com o correspondente apetrechamento em construções. A densidade de ocupação do solo, nas suas várias modalidades, constitui, por este fato, um elemento fundamental a considerar no planejamento urbano.
(Cunha,1964, dig)

1 – Problematização Geral: Globalização

Desde o início do século XX, com o fenômeno da industrialização, as cidades passaram a organizar-se com base no modelo da “aglomeração industrial fordista”. A nova era provocou um acelerado crescimento da produção e este aumento incrementou o consumo que acabou por gerar uma acumulação de bens. As antigas necessidades materiais da população já não atendiam mais a nova realidade de vida na qual predominaram as idéias consumistas e de busca dos altos lucros. A consequência foi a necessidade da reestruturação do espaço ocupado e da economia.

O processo de substituição para um novo modo de vida foi feito de forma pouco uniforme pela velocidade com que o fenômeno de urbanização ocorreu. A construção dos complexos industriais, na Europa e América do Norte, era uma novidade que, até aquele momento, não se tinha conhecimento suficiente para seguir, de um padrão de ocupação satisfatória do território. Nunca se havia vivido algo parecido na história da humanidade em decorrência de um crescimento tão acelerado do processo de produção que demandou o estabelecimento de soluções rápidas, porém pouco ou nada planejadas.

No início do século XX, as maiores cidades da América do Sul já haviam experimentado a industrialização e uma nova e necessária organização econômico-espacial. Com a cidade industrializada o seguinte passo era tornar-se apta a ingressar no complexo jogo da globalização. Mudanças exigidas pelo sistema global passaram a ditar as transformações da urbe para que esta assim passasse a desempenhar um novo e destacado papel frente ao mundo global. Uma vez aceita neste novo mundo a cidade foi obrigada, rapidamente, a ingressar no novo sistema, adaptando-se e fazendo as adaptações necessárias a nova ordem mundial e às demandas internas no país. Assim, outros novos e diferentes problemas iniciam-se e poucas soluções foram, na prática,

oferecidas para estas demandas já que nem os responsáveis locais nem os dirigentes nacionais queriam ou conseguiam perceber a complexidade urbana e social ao qual as cidades cada vez mais se inseriam.

Nos anos de 1933, quando foi lançada a Carta de Atenas num Congresso Internacional de Arquitetos, o urbanismo na América Latina ainda se limitava às questões de como desenhar casas e determinar o desenho das ruas com uma preocupação centrada apenas na estética local. Até então se tinha uma preocupação e mesmo consciência de uma planificação integrada contemplando não apenas os aspectos territoriais como, também, os sociais, econômicos e institucionais. Nesse novo contexto, de uma urbanização fora de controle, as cidades seguiram crescendo rapidamente e a figura do profissional urbanista passou a ser extremamente necessária e mesmo indispensável para os governos municipais.

Na tentativa de entender a nova espacialidade e, finalmente, tentar solucionar os novos problemas que surgiam, os urbanistas passaram a ser parte dos profissionais chamados para ditar as regras de como solucionar os problemas da cidade. Como mencionaria Abercrombie², o urbanista era uma figura superior a qualquer política local sem que sofresse questionamentos sobre suas técnicas e idéias, o que lhe dava força e poder. O equívoco do processo estava na noção que se tinha de um planejamento urbano imposto, pois se acreditava que o planejador seria capaz de prever todas as demandas corretamente e a cidade estaria urbanisticamente solucionada para sempre. Assim escreveu Abercrombie² falando dos urbanistas da época e de seus projetos realizados, que eram feitos planejamentos baseados na fantasia de que a cidade seria estática e imutável. Não se entendia a diferença entre o projetar e a realidade, entre o colocar no papel e como seria na prática: “A redação do plano era apenas uma parte do trabalho, a outra consistia em leva-lo a prática; mas a ninguém lhe ocorreu assinalar que deveria haver um processo continuo de revisão.” (Hall,1996:334).

Com os anos, o globo terrestre passou a ser visto em outras dimensões, pela “globalização” que tem como fim, a “desterritorialização” facilitando a mobilidade e a territorialização dos limites físicos institucionais. Na política, os países passaram a

2 - Abercrombie, Patrick – Urbanista Inglês citado no livro de Peter Hall, 1996 “Ciudades de Mañana”

adotar os postulados da econômica neoliberal, guiados preponderantemente por interesses financeiros e com base a uma desregulamentação dos mercados, uma acelerada privatização das empresas estatais e o abandono, pelo estado, dos princípios do bem estar-social. Como mencionou Sáinz (2005:sn) “o termo globalização sugere ideias como a compreensão do mundo, o desenvolvimento de uma consciência planetária ou a negação do espaço por tempo. Neste sentido, pode-se pensar que estamos ante a um processo de homogenização a escala mundial”.

“O global se opõe ao local” transformando cidades, que deveriam ter como prioridade o espaço para o homem viver com dignidade e desfrutar de sua vida, em locais onde a função maior é a econômica e a financeira e o objetivo de suas elites é o lucro. A velocidade e a falta de barreiras na mobilidade de informação, no deslocamento das pessoas, no mercado e no capital, criam os chamados fluxos que são mais importantes que a localização geográfica.

As grandes potências desenvolvidas e já globalizadas, ajudaram a classificar as cidades dentro deste novo sistema, ou seja, um sistema de redes e de fluxos. Aquelas cidades que alcançaram participar destas redes, transformaram-se e acabaram por constituir “grandes metrópoles mundiais, e as constelações ficaram configuradas pelas grandes regiões urbanas, insertas e inseguras dentro de um sistema global de cidades” (Ledo, 2004:13).

O processo de globalização acabou, assim, por incentivar o novo papel do espaço urbano estimulando ainda mais o deslocamento massivo de pessoas do campo para a cidade, gerando formas espontâneas de assentamentos humanos tais como as favelas, as vilas miséria, os tugúrios e outras formas de invasões das propriedades públicas e privadas.

Cresce a heterogeneidade cultural e demográfica pelas migrações, abrindo-se tanto possibilidades de grandes conflitos como novas oportunidades para a mobilidade social. As desigualdades sociais e espaciais também se incrementam, e se refletem no crescimento dependente do welfare e dos chamados trabalhadores pobres que apesar de ter um salário não conseguem uma vida decente nestas regiões urbanas. (Borja, 2005:10)

Fazendo uma comparação com o urbanista ao qual se refere Abercrombie², aquele que não planificava a cidade apenas decidia onde seriam as casas, surge a figura do agente imobiliário que com o processo de globalização e o crescimento constante das

idades, passa a atuar de forma decisiva no desenho da urbe mas sem uma preocupação do ordenamento urbano, da planificação. Estes agentes locais detêm o poder não apenas da distribuição dos imóveis como também atuam no processo de concepção da edificação e na tomada de decisão sobre a população que habitará a área por eles escolhida. Assim sendo verifica-se que se poderia incrementar ou abandonar setores da cidade baseando-se apenas no fator econômico e na busca fácil do lucro. Em Borja (1997:cap5) está a frase de Castells que coloca: “a cidade não pode nunca ser vista como mero reflexo da sociedade, mas o seu principal instrumento de realização”. Complementando essa visão, ainda, merece ser destacado que “o urbanismo e o planejamento urbano só fazem sentido se dirigidos a uma população em um determinado local, de uma determinada época. Qualquer estrutura fixa e importada, produzirá uma falsa realidade local e, portanto, uma dificuldade no bem-estar social”. (Hall,1996:250)

A cidade como sistema de espaços públicos se debilita, tende a privatizar-se. Os centros comerciais substituem as ruas e as praças. As áreas residenciais socialmente homogêneas se convertem em cotos fechados, os setores médios e altos se protegem mediante polícias privadas. Os fluxos predominam sobre os lugares e os serviços privados sobre os públicos. (Borja, 2006:cap6)

Fica claro, portanto, que existia a necessidade de uma solução para os problemas do deslocamento campo/cidade os quais geraram inchações no tecido urbano provocadas por tais imigrações descontroladas e em grande escala, fenômeno este associado a falsa ilusão de que existiriam melhores condições de trabalho na cidade grande. Explica Borja (2005:sn) que “é hora de passar a uma política econômica local e regional de oportunidades. Não a um urbanismo oportunista. O urbanismo estratégico define cenários desejáveis e objetivos coerentes, expressa valores de interesse geral”. Teria sido necessária, naquela época, uma política rural que incentivasse o homem do campo em seu trabalho, dando-lhe melhores condições e certeza de sua importância na estrutura produtiva do país.

Também seria necessário, não deixar que viessem a ocorrer determinadas diferenças nas cidades menores como nos apoia Castells (Em Borja,1997: cap6) “um mundo organizado em torno a cidades difusas”. Isto levaria a administração da cidade a “buscar formulas que permitissem alcançar um maior equilíbrio territorial entre as zonas urbanas e rurais, entre as cidades grandes e pequenas, entre as áreas desenvolvidas e as menos

desenvolvidas, com toda essa serie de estruturas intermediárias existentes entre cada um dos modelos citados.” (Ledo, 2004:15)

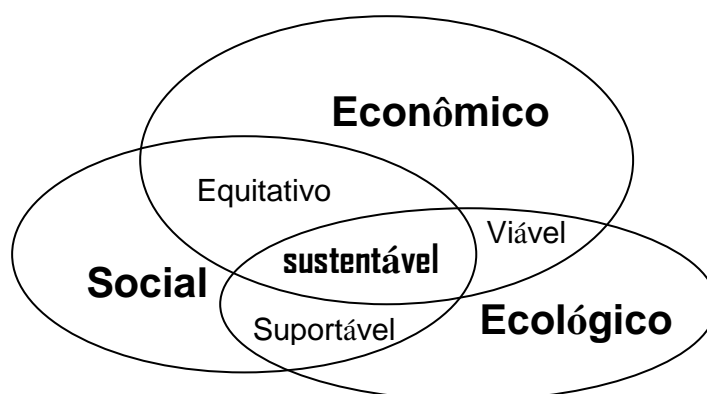
1.1- *Desenvolvimento e Sustentabilidade*

O termo “sustentabilidade” foi apresentado, pela primeira vez, em 1987 no “Informe Brundtland”, um informe para a ONU com nome sugestivo de “*Our Common Future*” que resume o desenvolvimento sustentável como sendo: “Aquele que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer as necessidades das futuras gerações”; “até agora este conceito tem sido o eixo sobre o que se sustentam os três pilares das perspectivas do desenvolvimento: o econômico, o social e o ambiental” (Serengeldin, 1994 em Machado 2000).

Em 1992, na Cidade do Rio de Janeiro, Brasil, aconteceu um encontro de 179 países que promoveram um evento de grande importância que ficou conhecido por “Rio 92” (ou seja, a Conferência Internacional da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento). Naquela Conferência foi sistematizada a “Agenda 21” que estabeleceu um programa acordado por todos e que propôs um processo de planificação e participação da sociedade, que permitisse a análise do país, Estado, Município, Região e dos diversos setores. A proposta central dessa Agenda seria, promover e realizar esforços para planejar o futuro, tanto urbano como rural, de forma sustentável e levando em consideração o meio ambiente, as necessidades tanto sociais como econômicas da população. O desenvolvimento sustentável, portanto, possui três princípios que seus indicadores reconhecem. São eles: o social, o econômico e o ecológico ou ambiental.

Gráfico N^o1

Esquema dos três pilares do desenvolvimento sustentável



(Criação de Johann Dréo, digital, França, março 2006)

Portanto, estes três itens da sustentabilidade estarão sempre ligados a alguma causa e, uma solução estará diretamente ligada ao índice, assim como:

. O âmbito econômico se faz referência ao controle demográfico, crescimento da produção e do consumo, referindo-se principalmente às taxas de natalidade; aos lugares onde não se satisfazem as necessidades mínimas, como nos países pobres; a eficiência do capital e aos recursos e investimentos.

. O campo ambiental ou ecológico refere-se a conservação dos ecossistemas que devem estar subordinados ao bem-estar humano, pois todos os ecossistemas com suas biodiversidades não podem ser conservados em seu estado virgem, mas a integridade e sua capacidade de carga devem ser mantidas e o uso dos recursos não renováveis deve ser o mais eficiente possível.

. O âmbito do social coloca sua atenção sobre a equidade, a participação da população, a mobilidade social, a coesão social, a identidade cultural e o desenvolvimento institucional. (Seralgeldin, 1994 em Machado 2000)

A sustentabilidade portanto possui um amplo significado e requer um desenvolvimento contínuo, de forma ordenada e ambientalmente satisfatória. Temos um planeta limitado que não pode produzir ou suportar indefinidamente a exploração de seus recursos, pois estes são finitos e como tal possuem uma quantidade limitada de elementos. Dentro desta realidade portanto, pode-se dizer que o desenvolvimento sustentável, não deve ser visto unicamente como o crescimento econômico e sim como um desenvolvimento que se enfoca na exploração racional dos recursos do planeta e no cuidado do meio ambiente.

Para Machado e Morales (2000, aula) uma das condições para acercar-se a um verdadeiro desenvolvimento sustentável, implica uma mudança e um fortalecimento da institucionalidade. Mas aqui nos encontramos com o problema da velocidade do crescimento econômico, populacional e a modernização, que vão muito mais acelerados que a transformação institucional.

1.1.1 – Sustentabilidade Urbana

É importante entender que sustentabilidade não é imobilidade como explica Galopín em 2003 pois que todos os sistemas vivos são mutáveis e o fundamental não é eliminar as mudanças se não que evitar a destruição das fontes de renovação. Comenta

Wulf (2005:32) que “a sustentabilidade tem um grande opositor a ela que é o próprio homem e sua ganância”.

Os sistemas urbanos e as regiões competem entre elas para posicionarem-se no ranking das melhores cidades nacionais e internacionais. As estratégias utilizadas para se obter uma posição neste mundo estão baseadas num aumento crescente de uso de recursos e, portanto, num aumento das incertezas nos sistemas da Terra. Este processo atual, baseado na estratégia de consumo, é simplesmente insustentável. A idéia de sustentabilidade aqui vem do *Urban Word Forum* (2002) que coloca:

uma cidade é considerada sustentável na medida em que é capaz de evitar a degradação e manter a saúde de seu sistema ambiental, reduzir a desigualdade social, prover seus habitantes de um ambiente construído saudável, bem como construir pactos políticos e ações de cidadania que o permitam enfrentar desafios presentes e futuros.

O primeiro ponto, como fala Schteingart e Salazar (2005:20), para se fazer uma política pública cujos resultados sejam considerados sustentáveis é a existência de: “um governo local fortalecido com controle sobre o desenvolvimento e o uso do solo, melhorar os grupos mais necessitados, fomentar programas adequados de transporte, água, drenagem e energia”. Para tanto, é necessário solucionar os problemas conhecidos e detectar os que a própria cidade causa e solucionar-los não os transferindo para as outras gerações. A participação da população, com transparência por parte do governo, é outro fator importante.

Mas apesar da sensação generalizada de orfandade intelectual para antecipar-se ao colapso, as portas do século XXI existem suficientes certitumbres científico ambiental e ferramentas tecnológicas para saber quais são os problemas e as possíveis soluções, sempre que emane o consenso social e com uma mínima dose de vontade política para impulsar-las.(Rueda, 2008, n5)

Em seus trabalhos sobre ecología urbana e meio ambiente Pascal Metzger manifesta que é necessário entender três conceitos para que tenhamos a sustentabilidade urbana. O primeiro diz respeito à natureza na cidade, e constituí estudos referentes aos elementos biológicos do meio urbano; trata-se da preservação de espaços verdes e dos elementos físico-naturais nas cidades. O segundo relaciona-se aos riscos na cidade, à problemática da saúde que afeta a população e os riscos naturais, físico-químicos, biológicos, morfoclimáticos, tecnológicos e de segurança. O terceiro conceito fala da importância da gestão ou administração da cidade, tratando das políticas públicas:

gestão dos serviços, a planificação urbana e o controle do uso do solo. Trata também, a questão da democratização dos modos de gestão e das questões ambientais como parte das determinações oriundas das políticas públicas.

Neste trabalho são tratadas as mobilidades e as questões dos riscos já que, no caso de Quito, a cidade está sujeita aos riscos naturais e antrópicos.

1.2 – Estrutura e Funcionalidade Urbana

Com o surgimento, nos anos 70, da idéia de ser necessário limitar o alcance do Estado intervencionista e de se reduzir a atuação do mesmo no âmbito que compete ao setor privado, é estabelecida uma recomendação, por parte de organismos internacionais, de promover a privatização de setores chave da economia. Estas decisões foram tomadas no chamado Consenso de Washington e promovidas pela Organização Mundial de Comércio, Banco Mundial e Fundo Mundial Internacional. Os objetivos desse consenso era o de limitar determinadas políticas de desenvolvimento nacional, adotadas por muitos países da América Latina, e de reduzir a inversão pública através da privatização dos serviços públicos. A responsabilidade sobre os serviços públicos e a promoção do desenvolvimento passou a ser local. Recomendou-se a austeridade fiscal, o abandono das políticas industriais e de desenvolvimento regionais. As corporações industriais faziam parte da política denominada de neoliberal pelos economistas, política esta que acabou por acarretar um rápido aumento de oferta de capital aplicado, em boa parte, através das inversões imobiliárias.

Nas últimas duas décadas, entre 1988 e 2008, cada vez mais as economias nacionais se abriram, os bens comerciais, de produção e consumo, aumentaram. Como consequência, na América Latina, acentuou-se ainda mais a desvalorização do rural frente ao urbano, gerando um enorme êxodo para as cidades maiores e o surgimento de agressiva e perigosa competitividade entre as cidades.³

3- “As Nações Unidas comemoram no dia 1 de outubro o Dia Mundial da Habitação. Mas o que faz falta são os motivos para a comemoração: mais de um bilão de pessoas vivem Hoje nas favelas ou habitações precárias - Quase um sexto da população mundial- e mais de 100 milhões estão desabrigados, especialmente na África, Ásia e na América Latina, ao contrário das metas de desenvolvimento promovidas pela ONU. A situação não poderia ser mais paradoxal: nos países desenvolvimos as cidades diminuem pelo baixo índice de natalidade, nos países em desenvolvimento, onde a população não para de crescer, as poucas oportunidades de desenvolvimento pessoal no campo leva a formação de megacidades de proporções cada vez maiores. Nos dois casos, a situação exige que se encontre soluções ecológicas e socialmente sustentáveis.” (DW-WORLD, 2007)

À medida que aumentou a densidade da população nas cidades, também cresceu a competição pelo espaço urbano que assim, passou a ser visto apenas como um meio de retorno econômico e terminou por gerar uma exclusão e uma segregação da população com menores rendimentos, em sua maioria os imigrantes.

Simultaneamente ocorre um agravamento da exclusão social de grandes setores da população com sua seqüela de marginalização, violência e desestruturação de pautas de convivência. Isto se manifesta na emergência de uma cidade cindida entre o denominado setor formal (centro e bairros) e o setor informal (extensas áreas periféricas, anêmicas e sem caráter e as vilas de emergência). (Jáuregui, 2002 em Borja 2005,12)

Como resultado, as novas cidades que surgiram passaram a mostrar, de forma aguda, as grandes diferenças internas entre os assentamentos humanos “formais” ou legais e as áreas de pobreza, informais ou ilegais, nas quais predominou a favela, o desemprego e a insegurança. Construíram-se, progressivamente, os “ghetos” para o abrigo da marginalidade submetendo a população mais pobre ao comando dos traficantes e dos demais foras da lei.

Todo esse conjunto de movimentos e transformações que ocorrem dentro do espaço urbano, faz parte da estrutura da cidade que, portanto, está sempre em mutação resultado este, da adaptação social ao processo de produção e às demandas da sobrevivência de sua população. Este processo ocorre normalmente nos centros históricos onde a estrutura urbana pode sofrer com o abandono e com o desgaste, pois está composta por estruturas físicas que necessitam de constante manutenção, substituição e, quando necessário, renovação. Mensiona Bruno em sua reportagem sobre a arquitetura que “a paisagem das cidades é formada não apenas pela imagem dos edifícios que as compõem mas, principalmente pelas relações que estes edifícios estabelecem entre si e entre os espaços vazios que os circundam.” (Santa Cecilia, 2006:87)

Concluindo, a estrutura urbana e a população se misturam num processo conjunto para formar a cidade e assim, a estrutura urbana é referente a uma época, a seu tempo e ela é mutável. Ela cresce com o local sendo específica das características deste lugar e de sua população. A “estrutura” sofre influência de seus habitantes e influencia ao mesmo tempo, interferindo e produzindo alterações ou novos desenhos urbanos, modificando o tipo de construção e de ocupação do solo, fazendo com que a população acabe por adaptar-se a sua nova realidade.

Dentro dos novos padrões de cidade a desejada integração da população, o atendimento às necessidades dos mais carentes e o respeito às características locais são aspectos que vêm sendo esquecidos em prol de uma busca pela cidade moderna ideal que siga os padrões internacionais, porém atendendo somente aos segmentos mais ricos da população. Os critérios de prioridades dos governos são outros e o econômico uma vez mais aparece como a preocupação predominante, assim descreve Abba (2005sn): “A cidade emergente não se parece com os modelos tradicionais que relacionam atividades, usos de solo e mobilidade. As novas centralidades não se baseam em um território de demanda se não que, em localizações estratégicas que captam seletivamente fluxos de consumidores”.

Esponaneamente, uma cidade inicia⁴ sua existência, crescendo e se desenvolvendo a partir de um centro, de um núcleo original, onde, com o passar do tempo se situa o que chamamos de “parte histórica”, aquela que se mantém mais antiga. Estes núcleos crescem juntamente com a população e se densificam aumentando suas dimensões e acabasse por produzir outros núcleos, outros centros importantes dentro da própria cidade. Assim, surgem as “centralidade”, território onde são criados os espaços públicos, as áreas de comércio e as áreas de trabalho em geral (formal e informal) fazendo crescer o número de usuários, isto é, dando início a um novo “nó” dentro da cidade, expandindo seu original centro único para outros pontos.

centralidade não é apenas uma ocorrência de localização geográfica. A centralidade é uma função urbana e para se ter uma centralidade é necessária a mobilidade e a circulação. Ela é um sistema de relações entre atividades, usuários e localizações. Portanto, se tem que vincular a quantidade de usuários, qualidade e quantidade de atrativos e de atividades, ou seja, é necessário que se tenha espaço público, comércio, trabalho e residência. Qualquer mudança em um destes componentes provocará, obrigatoriamente, uma mudança em outro fazendo com que este seja transformado em um processo sistêmico. (Abba, 2005: 30)

A centralidade tem como característica a interrelação entre os vários elementos que a compõem. Para que ela exista é necessário além de acessibilidade uma diversidade de atividades e pessoas de tal forma que uma mudança em qualquer um destes elementos afetará suas características. Não se pode, portanto, deixar de ver o poder da globalização na criação dos centros urbano e conseqüentemente das centralidades, como mencionou Carrión (2005): “O processo de globalização posiciona a cidade na rede

4 Refere as cidade que nascem espontaneamente. As cidades que são planejadas possuem uma outra forma de estrutura e muitas vezes já são planejadas possuindo mais de uma centralidade.

urbana global com um protagonismo único. Portanto, hoje, mas que nunca, uma política sobre centralidade urbana e histórica deve ser parte de um projeto nacional”.

O chamado “sistema de espaços públicos” pode ser classificado como sendo uma “centralidade linear”. Todavia, é importante considerar que para haver centralidade é necessária a existência da mobilidade.

Na América Latina observa-se, cada vez mais o aparecimento de diferentes formas de centralidades que merecem ser aqui examinadas. Afirma Carrión (2005):

Uma primeira em que a centralidade urbana se transforma de um espaço de encontro para outro de fluxos, assumindo a modalidade de centralidade longitudinal. Em este caso a centralidade não é um ponto concêntrico e sim, uma sução de pontos em linha. Três tipos ilustram esta afirmação: na cidade de Bogotá a partir do sistema de transporte coletivo chamado Transmilenio, se estrutura um sistema de espaços públicos (...)

Seguindo com os estudos de Carrión, verifica-se que ele aponta uma terceira estrutura, ou seja, “uma terceira alternativa de centralidade que é aquela que se encontra na definição dos “não lugares” (Augé, 2000, dig) própria da globalização. “É uma centralidade que se constroi na periferia com tecnologia de ponta e acessibilidade altamente diferenciada e excludente”. Como exemplos desta última, dentre outros, Carrión cita o Centro Berrini na cidade de São Paulo, Brasil, e lugares de alta especialização como o “World Trade Center” em Quito.

Concluindo poder-se-ia afirmar que a estrutura urbana se caracteriza por alguns princípios gerais de uso e de localização. Merece agora ser caracterizado que o surgimento das novas centralidades “outorgam forma à nova cidade em construção, e o fazem baseado no princípio de fluxo e de encontro. É a cidade em rede, local e internacional, que se define como cidade global. As centralidades são os nós de integração das redes.” (Carrión, 2005) Em Quito acontece uma centralidade contínua que se encontra detalhada no Capítulo 2 deste trabalho.

1.2.1 - Cidade Compacta versus Cidade Difusa

Nos estudos urbanos, realizados nos últimos tempos, é uma constante a discussão sobre a cidade compacta (alta densidade) ou difusa (baixa densidade). As transformações tecnológicas, econômicas, sociais e políticas que têm influenciado as configurações territoriais acabam por propiciar um alargamento dos perímetros urbanos e

gerando, em algumas situações, uma cidade dispersa onde a necessidade do meio de transporte se fazem necessárias, porém representam altos custos de implementação e operação. Os limites da cidade difusa são diluídos com os subúrbios sendo que em alguns casos a periferia da cidade se mistura com o rural.

A cidade compacta é denominada, de uma maneira geral, por cidade vertical. Ela é aquela onde a separação entre o campo e a cidade é bem definida e onde existe um crescimento urbano contínuo e denso com poucas áreas verdes. A cidade compacta não é necessariamente alta pois pode ser compacta com edificações de poucos pavimentos. Uma de suas características constitui-se na mescla e interação de atividades e outra característica que lhe é atribuída, é a economia de energia a qual o adensamento propicia. Portanto, deve-se admitir que: “Na cidade compacta, ao contrario que na cidade difusa, a mesma energia que se pode consumir em uma área determinada faz com que a organização se mantenha significativamente maior. A eficácia energética do modelo de cidade compacta é portanto, melhor que a eficácia energética da cidade difusa”. (Ruedas, dig.1997) O consumo de energia no caso da cidade difusa é mais alto do que no caso da cidade compacta pois todos os seus elementos são separados fisicamente como, por exemplo, a universidade, a indústria, as residências, as áreas comerciais, as oficinas, que só estão unidas através de redes de vias com transporte público ou privado.

Uma das soluções para vencer as distâncias geradas pela cidade difusa constitui-se num aumento das infraestruturas viárias, mais gastos nos meios de transporte público e da necessidade do uso de veículos particulares para o deslocamento. Verifica-se também que os congestionamentos embora sejam menores, existem e geram conflitos em alguns pontos de corredores viários ou áreas centrais de convergência.

Em termos de transportes, se no modelo de cidade compacta as distâncias são menores, a densidade de tráfego tende a ser maior e com ela os fatores de emissões de gases aumentam e pioram as condições de dispersão da poluição atmosférica com a barreira formada pelas altas construções. Também existe um aumento na intensidade de calor provocada pelo adensamento das edificações verticalizadas.

só ocasionalmente se têm defendido as virtudes do crescimento disseminado, que proporcione espaços para a flexibilidade e para o preenchimento, ao passo que o desenvolvimento contínuo produz áreas monolíticas de uma só época (Lynch, 1981: 377)

Portanto, a cidade menos densa ocupa o território de uma forma mais horizontal, seu desenvolvimento pode ocorrer planejado ou desordenado, sendo que este último está associado a “urbanização difusa”. Por outro lado, a “cidade compacta” busca minimizar a extensão das superfícies urbanizadas, aproximando seus componentes frente a uma política de localização e de urbanização planejada.

Nas cidades compactas o espaço público torna-se uma característica de fundamental importância já que é o local onde a vida do cidadão se realiza com maior intensidade (o espaço de moradia é normalmente mais reduzido). Como espaço público define-se, todo e qualquer local para o exercício de atividades quer culturais, lazer, e outras que possam ser exercidas em conjunto ou individualmente.

O subsolo nas cidades compactas, normalmente é considerado como espaço para se localizar os estacionamentos, bem como a carga e descarga de lojas. Nas cidades difusas as áreas verdes são maiores, com maior disponibilidade de espaços urbanos e vegetação fazendo com que se tenha um solo menos impermeável, favorecendo assim um melhor escoamento das águas pluviais e melhorando o clima da cidade e a qualidade do ar, água e solo.

Na realidade as duas formas, compacta e difusa, apresentam determinadas vantagens e desvantagens. O certo é que deverá sempre existir uma preocupação com a qualidade do ambiente urbano e para tal, o espaço físico deverá ser concebido como forma de solução morfológicamente adequada a realidade local. Planejar uma cidade é pensar na distribuição de funções, no tipo de vegetação entre as edificações e na relação espaços públicos e privados, tendo como objetivo geral melhorar a qualidade de vida da população.

1.2.2 - A Verticalidade como Solução na Cidade Globalizada

O grande crescimento urbano que ocorreu no século XX constituiu-se num processo resultante, dentre outros fatores, do aumento da população e, principalmente, do êxodo rural. Essa migração do campo para a cidade faz com que a população mundial hoje viva, em grande parte, nas cidades tendo o campo sido abandonado, em muitos países, pelo mesmo fator de desestímulo ao rural na esperança da qualidade de vida na cidade, algumas diferenças ocorrem baseadas nas realidades locais.

O skyline da cidade é um gráfico que registra as flutuações de seu poder econômico, mas, sobretudo, assinala o valor simbólico da altura como comunicação de uma cidade com o mundo. Para a cidade, a altura é uma mídia, um índice capaz de fazer com que sejam comunicados seus pontos de referência e o poder que, a exemplo das pirâmides do Egito, poderá identificá-la na história. A paisagem urbana do planeta já consolidou a verticalidade como índice. (Ferrara, 2008,dig. pg.40)

No século XVIII, teve início na Inglaterra, a industrialização e com ele o processo de deslocamento das populações para a cidade em busca de trabalho. Nos países subdesenvolvidos, a troca do campo pela cidade teve início com o aparecimento e o aumento da industrialização ocorrida após a segunda guerra mundial. Um deslocamento tardio que muitas vezes não chegou a ser provocado apenas pelo processo de industrialização, pois muitos destes países tiveram seu período de industrialização considerado modesto do ponto de vista urbano. O deslocamento de grandes contingentes de população, do campo para as áreas urbanas, nestes casos foi gerado por uma intensa procura de novas oportunidades de trabalho, pois a atividade agrícola se modernizou, expulsando os trabalhadores rurais não qualificados e estes passaram a buscar a “grande cidade” como uma solução de vida e na busca por empregos formais ou informais.

Junto com a busca pela nova vida dentro da cidade, percebe-se, também, um exôdo da população dentro das próprias cidades sendo que, neste caso, para tentar obter uma melhora nas condições de vida. Estes deslocamentos internos permitiram observar a um progressivo abandono de muitas áreas centrais das cidades como, por exemplo, dos centros históricos para outras partes da cidade consideradas mais “modernas” e mais atraentes.

Em outros casos, os deslocamentos também aconteceram internamente, com a população sendo levada pelas novas centralidades, ou seja, para áreas que num passado possuíam apenas casas e que tinham um bairro com características próprias, e que são alteradas, pela supervalorização da terra, e transformadas em espaços ocupados por grandes edifícios e onde predominam as altas densidades de ocupação. O aumento do valor do solo provocou um processo de intensa verticalização nesses bairros.

O incentivo ao aumento de moradias ou áreas comerciais, em determinadas partes da cidade, tem sido feito através de agentes imobiliários que, muitas vezes, com este tipo de incentivo a uma ocupação vertical, acabaram por gerar novas centralidades. O agente imobiliário passou a ser, nos dias de hoje, uma figura importante no processo da

urbanização e de reestruturação de áreas urbanas. Verifica-se, portanto, que o mercado imobiliário trabalha paralelamente ao crescimento da cidade, interferindo diretamente nas centralidades existentes através da intensa produção de imóveis. Em alguns setores das cidades, pode ser observado que são construídas edificações destinadas, muitas vezes, a uma população com faixas de renda diferente daquela que se encontrava no bairro anteriormente a interferência dos agentes imobiliários. Dessa forma, o chamado “mercado imobiliário” impõe ao consumidor sua construção, de características atípicas ao local, e provoca uma retirada dos antigos moradores gerando uma profunda descaracterização do bairro anterior. Percebemos portanto que o fenômeno da especulação e da intervenção imobiliária pode acarretar tanto uma produção de imóveis com valores superiores aos previstos ou requeridos fazendo com que o bairro se transforme em área super valorizada como, em outros casos, construções de unidades habitacionais menores e de qualidade inferior de construção o que acaba muitas vezes, por desvalorizar o setor e modificar o perfil dos moradores através de uma “expulsão natural” dos antigos moradores.

Para alguns autores, como Éolo Maia, arquiteto brasileiro, a verticalidade na ocupação do solo urbano é vista como uma forma da cidade se inserir no mundo

moderno, afirmando que as cidades têm que ser globalizadas e necessitam ser sustentáveis. Pensamentos como este fazem com que as cidades se tornem competitivas umas com as outras para então, serem aceitas por alguns como aquelas urbes que alcançaram o estágio mais alto de desenvolvimento e assim, afirmam algum tipo de poder, seja este político, religioso ou econômico.



Foto N° 2 - Adriana Luz

final de 2008 – Av. Doce de outubro
edifício “inteligente” em construção

Há muitos anos a altura das edificações passou a significar algum tipo de poder, como nos apresenta a revista *Época*. Em sua edição de 18 de dezembro de 2006, na reportagem sobre *Èolo* e os “pontos mais altos do planeta, listando alguns casos mais conhecidos como: *As Pirâmides de Quéops*, Egito, 146m; *Torre Eiffel*, Paris, França, 300m; *Empire State Building*, Nova York, EUA, 381m; *Petronas Towers*, Kuala Lumpur, Malásia, 452m; *Burg Dubai*, Emirados Arabes, 700m”

Qual poderia ser o limite de altura desejável para uma edificação urbana? A cidade contemporânea, no contexto capitalista, passou a ser objeto das ambições, especulações, competições e de manifestações de poder e grandeza. Sobre isto escreveu o ilustre arquiteto americano Frank Lloyd Wright:

Tomemos o exemplo mais surpreendente. Aquele que chega a Nova York pela primeira vez e imagina logo o grande povo que devemos ser para termos sido capazes de erguer tão alto a poderosa barreira dessas implacáveis armadilhas para homens, habitadas a um custo monstruoso, não só em termos financeiros como também em valores humanos. Quanta energia gasta na elevação dessa aberrante montanha de dinheiro! Pouco importa se cada arranha-céu se choca com seu vizinho e com sua massa desordenada e implacável, tapa o horizonte aos olhos enlouquecidos que o contemplam de baixo, perdidos nas sombras que ele projeta a seus pés. A sombra projetada pelo arranha-céu dá a significação completa desse fenômeno: ela é a apoteose e a sobrevivência da antiga sombra da muralha.

Se o arranha-céu era considerado uma unidade independente, um “em-si”, ele poderia se justificar. Poderia ser motivo de orgulho. Se as circunstâncias se prestam a isso, um edifício alto pode ser fonte de beleza; pode resultar em algo econômico e desejável em si mesmo _ mas sempre com a condição de não interferir com o que se passa embaixo. O arranha-céu deixa de ser razoável se não é concebido dentro de um espaço livre e verde. (Wright em Choay, 1965:65)

Começando com Sullivan, Mies Van der Rohe e outros arquitetos verifica-se que a planificação vertical das cidades foi sendo apoiada como economicamente mais viável. Os bairros vão se verticalizando e criando uma forte competição entre construções, demandas de modernidade, necessidades de “edifícios globalizados” (edifícios tecnologicamente inteligentes), gerando um novo significado de viver na cidade ou no bairro moderno que seria o indicador mais importante de que se pertence ao mundo globalizado. Pertencer a esse mundo da cidade arquitetonicamente globalizada significa ganhar a competição não apenas da construção mais elevada, mas também de ter as características ditadas pelo modernismo.

Realizada se sente a cidade que passou a pertencer ao novo modelo urbano e ao rol

das cidades consagradas pela modernidade, incluída na rede mundial, porém é importante destacar que muitos de seus habitantes não foram necessariamente incluídos neste processo e nem foram consultados quanto a real necessidade desta interação moderna.



Foto N° 3
Adriana Luz - Ano 2008

Edifício rua Coruña com Av.Gonzales Suarez. Local com um forte declive provocado por uma falha geológica e altas construções na borda. Antigas construções possuíam espaço para ventilação entre elas hoje não se observa esta regra.

Em paralelo ao processo de crescimento vertical e de modificações na estrutura urbana, os gestores da cidade se esqueceram de sua razão substantiva e do porque prático dessas altíssimas construções. Na realidade, o que se observa, na maioria dos centros urbanos, é uma falta absoluta de planejamento, de uma visão de futuro da cidade, visão essa que não leva em conta os elevados riscos naturais existentes, quer pela limitada mobilidade em casos de catástrofes ou até mesmo a falta de infraestrutura e dos serviços públicos que não acompanham o rápido aumento da população.

O local não pode se basear no global, pois as características de cada região, cada espaço, cada bairro, cada parcela da cidade deve ser considerada e ajustada às suas funções e às demandas básicas e imprescindíveis dos usuários. As variáveis usadas para uma análise da cidade globalizada são as mesmas em qualquer parte do mundo o que pode provocar uma distorção e conduzir a erros graves. Na realidade os lugares são distintos e, portanto, os índices, para serem corretos, deveriam estar dirigidos à cada realidade para, assim, não se ter uma homogeneização com a decorrente descaracterização do lugar que poderá, dentre outras consequências, não ser o ideal para a população.

É necessário controlar a quantidade de habitantes que residem ou trabalham em uma determinada área e o quanto se pode construir em cada zona da cidade. Isto é o que se chama de monitoramento da densificação. Definir esta quantidade (parâmetro) é importante para o crescimento da região porque o preço da infra-estrutura está relacionado com essa quantidade. Quando a densidade é muito baixa ou excessivamente alta, a cidade se torna muito cara. No primeiro caso porque não se utiliza bem a infra-estrutura já existente. E no segundo porque se necessita de tecnologias de maior custo, como por exemplo, fornecer energia elétrica por cabos subterrâneos. (PUCR;dig. Art.66:162)

Como verticalidade é mencionada aqui a mudança nos volumes das edificações locais com suas implicações como, por exemplo, o maior número de automóveis e de moradores. É interessante perceber as novas sensações que sentidas quando se realiza a troca da solução horizontal para a vertical, como afirma Koolhaas:

A primeira observação é que em um edifício que ultrapassa certo tamanho, a escala torna-se tão grandiosa e a distância entre o centro e o perímetro, ou núcleo e pele, torna-se tão imensa, que não se pode mais esperar que o exterior revele com precisão o interior. Em outras palavras, rompe-se a relação humanista entre exterior e interior baseada na expectativa de que o exterior fará revelações e esclarecimentos sobre o interior. Exterior e interior tornam-se projetos completamente autônomos e separados, a serem desenvolvidos independentemente, sem conexão aparente.(Koolhaas, 2002:13)

Existe uma promoção mercadológica para a verticalidade que gera cada vez mais altas edificações que terminam por ocasionar mudanças radicais nos espaços urbanos. Com isto transformam as áreas e as fazem inadequadas para uma boa qualidade de vida em função de um exagerado adensamento realizado sem planificação e sem consulta à população.

A falta de uma política urbana, a carência de uma administração municipal mais racional e de um planejamento para a ocupação dos espaços urbanos, termina por dificultar todo o crescimento e desenvolvimento da cidade. Com isso são gerados os problemas para a locomoção das pessoas e das mercadorias, uma excessiva poluição atmosférica e sonora, a progressiva diminuição do espaço público e, portanto, uma redução significativa na qualidade de vida.

1.2.2- Densidade

A densidade de ocupação do solo é uma forma de analisar a quantidade de pessoas que ocupam uma área. Este número poderá ser considerado alto ou baixo dependendo de vários fatores de análise mas em qualquer situação o importante é

sempre o grau de satisfação da população pois a densidade afeta positivamente ou negativamente na qualidade de vida.

Logo surge uma pergunta, para que medir as densidades? De que poderia servir uma cidade mais densa que outra. Está diretamente relacionada a densidade a extensão da mancha urbana? Na realidade, a questão de otorgar um número de densidade a uma cidade ou uma área em particular pode resultar um tanto arbitrário. O que realmente deveríamos perguntar-nos é que estamos dispostos a otorgar ou ceder, por viver em áreas de alta densidade (Petresco, 2006; dig.)

Existem correntes de estudiosos que apontam as altas densidades como garantia de maximização dos investimentos públicos, incluindo infra-estrutura, os serviços e o transporte e que permitem a utilização eficiente da quantidade de terra disponível. Por outro lado, áreas densamente povoadas podem sobrecarregar o meio ambiente e saturar as redes de infra-estrutura e de serviços urbanos com maior pressão de demanda sobre o solo considerando terrenos e espaços destinados às habitações. Outro fator a ser levado em consideração é que as políticas de densificação⁵ das cidades acabam por promover um aumento da segregação social devido aos altos custos da habitação nas áreas em processo de compactação. As formas normalmente utilizadas para a realização das medições da densidade de uma área da cidade são as seguintes:

.Densidade Bruta: constitui-se na relação que há entre a quantidade de pessoas que moram ou trabalham numa área, considerando toda sua superfície (terrenos, praças e ruas melhor dizendo, áreas públicas também são incluídas).

.Densidade Líquida: é a relação entre a quantidade de pessoas que moram ou trabalham na área, relacionada apenas com a superfície dos terrenos, ou seja, o espaço próprio de cada um.

A densidade pode também sofrer oscilações entre o dia e a noite como por exemplo: os centros de negócios nas cidades, que possuem durante o dia uma alta densidade e à noite, quando a população flutuante retorna a seus bairros dormitórios, a densidade fica baixa. Ao contrário, aumenta a densidade dos bairros dormitórios durante a noite. Isto se relaciona às políticas urbanas que proporcionam uma concentração de investimentos e atividades econômicas em determinadas áreas da cidade pela falta de

5 Densificação – definição identificando-se um máximo de habitantes por hectare e previsão de equipamentos urbanos e comunitários.

uma política de desconcentração e desenvolvimento integrado e harmônico.

Pelos índices mundiais de adensamento urbano a cidade de Quito é considerada com uma baixa densidade. Os mencionados critérios são apresentados em seguida localizando no rank mundial a cidade de Quito:

Gráfico N° 2

<u>Rank</u>	<u>População</u>	<u>Km²</u>	<u>densidade</u>	<u>ano</u>
205	Equador- Quito	1,500,000	479	3,150
			2003	

(Demography World Urban Areas: Population & Density (2008.08))

Temos que entender que a cidade de Quito está sendo comparada com cidades que possuem uma densidade muito maior como o Rio de Janeiro, São Paulo ou Tóquio. Todavia, não se pode analisar estas cidades como exemplos ou paradigmas já que cada uma delas possui características diferentes e problemas específicos, muitos deles ligados ao próprio resultado do adensamento.



Foto N° 4 -tirada por Mauricioeagle Aérea de Quito, data 9/03/2009

1.3 - Qualidade de Vida Sustentável

O território que mais consome no planeta, em termos de sustentabilidade ⁶, é a cidade. Portanto, é na administração da cidade que deve ter início um verdadeiro processo de ordenamento local. Entenda-se que a sustentabilidade não é um valor real, mas sim um processo de comprometimento que permite realizar correções das disfunções atuais com perspectivas de continuidade no futuro. Portanto, para falar de sustentabilidade urbana deve-se primeiro entender o que é a estrutura urbana e do que ela necessita.

O desenvolvimento sustentável surge para tentar expressar um novo conceito de organização social para a sociedade globalizada. Essa sociedade, apesar de ter todo o conhecimento tecnológico e científico, tem-se deparado com o problema do uso racional dos recursos naturais e da preservação dos centros históricos.⁷

A estrutura urbana constitui-se num conjunto de fluxos, atividades e infraestruturas, dispostas num espaço físico determinado, passando a receber a denominação de aglomeração urbana que é representada pela sua rede de relações, uso do solo, produções e reproduções, por estar em constante modificação é importante observar o futuro desta urbanização.

Quando se tem um acréscimo de população surge a necessidade de se alterar os serviços públicos tais como, redes de água, luz, esgoto, coleta de lixo, além de equipamentos de lazer, educação e saúde, espaço público, trazendo automaticamente estruturação baseada no planejamento e desenvolvimento local. Sendo assim, a estruturação urbana surge na seqüência das necessidades humanas, que se referem ao acesso pleno aos serviços básicos de infra-estrutura e da educação, cultura, saúde física e mental. A representação da estrutura urbana é sempre parcial, focalizando alguns de seus aspectos e é específica em um momento histórico. (Deak, 2001: cap5)

Como menciona Gallopín (2003) “Todos os sistemas vivos são mutáveis e o fundamental não é eliminar as mudanças porém evitar a destruição das fontes de renovação”. Todavia, no âmbito urbano, o que se verifica, na atualidade, é exatamente o contrário, ou seja, a destruição sistemática das “fontes de renovação” da cidade. Isto acontece na medida em que o meio ambiente é submetido a uma agressão sistemática,

6 Sustentabilidade é a capacidade de satisfazer as necessidades das gerações atuais sem comprometer as possibilidades das gerações futuras. (Brundtland;1987) 7 Loureiro, Fernanda Jane F., Santiago, Alina G. ; “Desenvolvimento Sustentável Otimizado Pela Preservação dos Centros Históricos na Sociedade Globalizada” Tese sem data www.arq.ufsc.br/infoarq/desenvolvimento_sustentavel.html

seja pela eliminação de áreas verdes, seja pela geração de todo tipo de poluição e, também, pela degradação dos seres humanos submetidos a condições de vida incompatíveis com suas necessidades.

Assim como a estrutura urbana é mutável a sustentabilidade também é e depende as características dos habitantes locais, o que “faz com que haja à necessidade de construir hipóteses que serão monitoradas e avaliadas periodicamente. Dependendo dos locais e da modalidade da intervenção urbanística, se agregam novos valores econômicos à área e seu entorno próximo, com benefícios ou não (elementos obsoletos) à população”.

(Deak, 2001: cap5)

Com o inchamento da cidade e criação de novos polos de atração e trabalho associado ao grande crescimento da população nos centros urbanos, aumentaram nas últimas décadas e a cada dia mais, as necessidades de novas mobilidades.

A mobilidade, em um centro urbano, exerce uma influência direta na sustentabilidade. Outras variáveis importantes referem-se aos fatores de risco “O conceito de risco, em sua definição mais simples, faz referência a probabilidade de que uma população (pessoas, estrutura física, sistemas produtivos) ou seguimento da mesma, lhes ocorra algo que seja nocivo ou daninho.” (Lavell, 1997:25)

Os riscos sempre existem mas, se aumentam as chances de tê-los, dever-se-ao aumentar as prevenções requeridas e possíveis. Quando uma população está exposta a estes riscos existirá, também, a possibilidade de existência de alguma vulnerabilidade. O ser humano passa a ser vulnerável sempre que faltarem medidas de prevenção que lhe assegure a necessária sustentabilidade em suas condições de vida futura.

Nas cidades não se teme a natureza e sim aos outros. A possibilidade de viver, a chegada súbita da morte, o sentimento de segurança ou a angustia engendrada pela precariedade que nos rodea são feitos sociais, coletivos, urbanos. Se teme a agressão pessoal ou roubo, aos acidentes ou as catástrofes (inclusive de origem natural, que são excepcionais, se agravam consideravelmente por razões sociais: tomem como exemplo os recentes terremotos). (Borja, 2005: 50)

A idéia de que a sustentabilidade, traz uma qualidade de vida, demonstra que devemos estar atentos a algumas variáveis importantes para que se possa ter certeza do índice de qualidade a que estamos expostos. Alguns dos fatores preponderantes para uma cidade com sustentabilidade merecem ser enunciados a seguir:



Foto N° 5 – Adriana Luz; ano 2008
Avenida Doce de octubre

Estande de vendas para novo complexo de apt. de 1,2 e 3 dorm. e escritório
Local onde antes funcionava uma escola, hoje se constrói algumas torres.

- . Qualidade ambiental (água, lixo e esgoto, energia elétrica).
- . Densidade habitacional.
- . Riscos naturais.
- . Garantia de moradia, com instalações mínimas.
- . Acesso a serviços básicos: educação, lazer, saúde.
- . Tempo de deslocamento (poluição do ar e sonora).
- . Transporte coletivo

1.3.1 – Mobilidade

A mobilidade é a capacidade de uma pessoa ou de um objeto, realizar um deslocamento num determinado espaço físico. Este ato de deslocar-se se constitui, hoje, num fator complexo nos centros urbanos provocado por uma dispersão residencial e uma descentralização das atividades e dos serviços.

Mobilidade Urbana Sustentável é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (ANTP,dig., 2003)

Na atualidade, a mobilidade é caracterizada, em quase todas as cidades, através dos deslocamentos por meios de transportes individuais (automóvel) e uma ascendente

carência de transportes coletivos e de facilidades para bicicletas e pedestres. Isto ocorre em consequência do aumento da capacidade econômica das famílias, uma relativa diminuição no preço dos automóveis, e pela falta do ordenamento do território que traz como resultado final, o aumento excessivo de ruído, da poluição atmosférica, do colapso da infraestrutura e, portanto, o agravamento da sustentabilidade local.

Nas especificações estabelecidas pelo Ministério das Cidades, no Brasil (dig. 2006), define-se a mobilidade urbana como sendo “o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade.” Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas do transporte e do trânsito.

Para se poder, portanto, avaliar se um local possui sustentabilidade em termos de mobilidade temos que levar em consideração algumas variáveis como:

1. maior uso de transporte coletivo e não de transporte individual;
2. congestionamentos no local;
3. poluição ambiental gerada pelos meios de transporte;
4. número de acidentes de trânsito;
5. poluição sonora, ruído;
6. espaços públicos adequados; estacionamentos públicos, calçadas, ciclovias;
7. equipamentos e sinalização adequada ao transporte.

O conceito de mobilidade implica diretamente em acessibilidade e este implica em que locais com maior probabilidade de ocorrência de riscos necessitem uma maior facilidade de acesso a região para que se diminua a vulnerabilidade existente.

Em Quito o balanço dos estudos urbanos da cidade considera que: “pareceria que a mobilidade desempenha um papel fundamental de regulação dos modos de produção e de consumo dos demais bens comuns. Na realidade, haveria que retomar cada uma das questões do modo de produção e de consumo da mobilidade, não somente na escala de cidade, mas diferenciá-los por bairro.”

(Balance de los estudios urbanos; 1985-2005. IRD” DMQ)



Foto N^o 6 e N^o 7 - Adriana Luz, ano de 2007
rua Fernando Ayarza - hora 11:00 AM

Transito intenso por todo o dia. É uma rua de ligação da Gonzalez Suarez com a Eloy Alfaro fazendo a conexão ao bairro Bela Vista. Calçadas desfeitas e com degraus em situações de perigo para o pedestre. Asfalto ruim e intensa quantidade de novas edificações.

Construções que trarão mais moradores, automóveis e necessidade de maior mobilidade.

1.3.2 - Espaço Público

A palavra público vem do latim “publicus”, adjetivo e substantivo que os romanos usavam demonstrando o que era contrário ao “privatis” ou privado. O espaço público é, portanto, aquele destinado ao uso de todos os cidadãos sem exclusão.

Durante muitos anos as praças e passeios públicos (calçadas) tinham uso restrito, em alguns países, para os escravos, os índios, os pobres e apenas os chamados “Senhores”, aqueles que possuíam bens, podiam usufruir daqueles espaços livremente. Muitos “Espaços Públicos” eram cercados para que “os outros” não tivessem acesso. Finalmente, na atualidade, os Espaços Públicos assumiram suas características de local para o público, sem distinção de classes sociais.

O conceito de espaço público é necessário, como afirma Carrión (8), porque seu uso é múltiplo no urbanismo moderno e “em suma, é um conceito difuso, indefinido e pouco claro que pode incluir a praça, o parque, a rua, o centro comercial, o café e o bar assim como a opinião pública.

Assim, as ruas, com suas vias para veículos e calçadas para pedestres, praças e parques, constituem os mais representativos lugares do que aqui foi definido como sendo o Espaço Público.

Na percepção de Jacobs e Appleyard (1987:110) sobre o espaço público, são enumerados objetivos para que se tenha qualidade nesses espaços e que são eles:

- a vivência;
- a identidade e o controle
- o acesso a oportunidades, imaginação e distração;
- a autenticidade e significado;
- a vida pública e comunitária; e,
- a auto-confiança urbana e o bom ambiente para todos.

O conceito de Espaço Público é portanto diverso, mas está sempre ligado a liberdade, quer seja esta de ação ou expressão. Assim, “o espaço pode cumprir com distintas funções na cidade, ao extremo de que é factível encontrar posições extremas e contraditórias que o concebam como um espaço de aprendizagem (Joseph Isaac), no âmbito de liberdade (Habermas) ou o lugar de controle (Foucault).”(Carrión, (8)).

Calçadas são passeios públicos então devem ser livres de obstáculos, perigos e até mesmo de preconceitos, porém nossa realidade a que se fere são outras. Florianópolis é uma cidade antiga e apenas nos últimos anos se tornou um palco para o turismo, afinal a população vive deste turismo. Mas com isso a cidade creceu desordenadamente e acabou afetando parte da população e nela esta embutida a parcela de cidadãos com deficiências, sendo então que esta cidade se tornou em grande palco de barreiras físicas e atitudinais.



Foto N^o 8 - 2008 – texto e foto
Melo, Fernanda R. de (dig.)

Para que esse espaço ocorra de forma correta e social é de importância fundamental o respeito a ele e o respeito ao direito da outra pessoa que o utilizará.

8 Carrión, Fernando (2007) este foi um texto entregue em aula. “Espacio Público: punto de partida alteridad” pg. 79 - 95



Foto Nº 9 - Adriana Luz - 2008
Rua Portugal. Calçada ocupada como estacionamento

Uma característica do espaço público é a propriedade de mutação que ele possui dada sua tamanha diversidade. A cada momento do dia, ou dependendo do fluxo ou da situação política, ele assume uma determinada função.

Se alguém observar a mesma rua, por algumas horas ou por alguns dias, poderá encontrar outras atividades, além da simples circulação de pessoas e veículos. Junto à escola do edifício ou junto à porta da escola, em certas horas do dia, se formam pontos de interação para encontros e conversas. Há vendedores ambulantes e, em outros momentos, há crianças jogando amarelinha na pista de rolamento. Em um dia da semana, na rua do fundo, realiza-se a feira livre. (SAREM/SEPLAN; 1982:20)



Foto Nº 10 - Adriana Luz, 2007
Rua Doce Octubre; Edif. *World Trade Center*
Calçada, espaço público; trabalho, laser, encontro.

1.4 - Bem- Estar: Qualidade de Vida

O que seria avaliar o bem-estar de uma cidade, ou da população nela existente, e a qualidade de vida dessa população? Esta avaliação é muito complexa por ter implícita uma série de fatores não só econômicos como políticos, de justiça social e outros de natureza subjetiva, estando diretamente ligados ao bem estar do indivíduo.

Barros e Mendonça concentram suas atenções na renda social e usam dois fatores para avaliar o bem-estar: “a “eficiência econômica”, na maioria das vezes representada pela renda média da população sob análise, e, a “justiça social”, usualmente retratada pela distribuição da renda entre os integrantes dessa população” (Barros, 1995:115)

A noção da importância é uma noção muito relativa. Tudo o que é importante para um indivíduo não é, necessariamente, para outro. O grau de importância varia segundo dois grandes tipos de lógicas: uma lógica social e uma lógica espacial. (Dércole e Metzger; 2002)

O Estado do Bem-Estar que é conhecido em inglês como *Welfare State* faz com que o Estado garanta padrões mínimos de educação, saúde, habitação, renda e segurança pública dos cidadãos. Este conceito surgiu depois da Segunda Guerra Mundial e se relaciona com o processo de industrialização e, com os problemas que dela surgiram.

A Inglaterra, como precursora, aprovou em 1942 um conjunto de ações do governo na área da saúde e educação. O Estado do Bem-Estar interviu fortemente na economia regulamentando as atividades produtivas com a finalidade específica de diminuir as desigualdades sociais.

A partir dos anos 70 este modelo entra em crise e as novas regras passam a se voltar para a “desestatização” e a privatização das empresas públicas, com a finalidade de diminuir o tamanho do aparelho do Estado. As desigualdades sociais continuam enormes e os problemas urbanos aumentaram sistematicamente, principalmente nos países mais pobres.

O Estado de Bem-Estar não é propriamente o objetivo a que se refere este trabalho já que aqui é considerada indiscutível a existência de uma proteção social exercida, de forma permanente, pela administração pública. Fatores como educação, saúde emocional e mental são os pontos de partida para se entender o “bem-estar”, mas na verdade sabe-se que a responsabilidade governamental é muito mais do que isto já que está relacionada a qualidade de vida do ser humano.

O Bem-Estar tem que ser analisado e correlacionado ao ambiente comunitário e a vida privada do indivíduo. Também deve considerar o poder relacionar-se com amigos, com a família, ter boa relação com os ambientes de trabalho e de lazer. Todos esses ítems fazem parte do desenvolvimento da OMS (Organização Mundial da Saúde) sobre o que é considerado como sendo requisitos da “qualidade de vida”. O bem-estar é portanto, o bem comum, o bem da maioria, aquele expresso sob todas as formas de satisfação das necessidades coletivas. Nele se incluem as exigências naturais e espirituais dos indivíduos coletivamente considerados; são as necessidades vitais da comunidade, dos grupos e das classes que compõem a sociedade.



Foto N° 11 - Adriana Luz; ano 2008 - hora 12:30
Rua 12 de outubro
Espaço Urbano e Bem Estar, uma Utopia

Na verdade existe uma ligação direta entre bem-estar e a qualidade de vida porque não dizer que quase não poderia existir um desses atributos sem a existência do outro. Não se pode esquecer que, para conseguir se ter o que entendemos por bem-estar, estaremos sujeitos a algumas externalidades que podem estar associadas a pessoas ou a atividades por elas exercidas. Estas externalidades impõem determinados custos e geram benefícios independentemente do controle humano. Pode-se afirmar que isso ocorre tanto no nível da produção como no do consumo.

As externalidades podem ser positivas assim como seria o caso da iluminação pública, dos hospitais e escolas destinados a população (benefícios externos) ou

algumas externalidades negativas (custos externos). As externalidades negativas, como a perda de hora-homem, de problemas de contaminação e saúde, de diminuição das fontes de água, ou seja, da baixa na qualidade de vida da população e de uma baixa da eficiência que afete a funcionalidade da cidade.

A carência de instrumentos governamentais para promover a diminuição das externalidades negativas é particularmente grave e se reflete nos crescentes problemas sociais existentes no contexto urbano. O aumento de ruídos provocados na cidade constitui-se numa dessas externalidades.

A tabela a seguir apresentada faz parte de um estudo sobre a capacidade do homem de assimilar ou suportar os ruídos que a cidade grande produz. Nesse estudo fica claro que algumas das doenças adquiridas pelo ser humano são, em alguns casos, provocadas por estes ruídos assim como enfermidades cardiovasculares e alterações do sistema imunitário.

Tabela Nº 1 – Problemas ocasionados por ruídos

A partir deste valor em decibéis	Se começa a sentir estes efeitos nocivos
30	Dificuldade em conciliar o sono, Perda de qualidade de sono
40	Dificuldade na comunicação verbal
45	Provável interrupção do sono
50	Mal estar diurno moderado
55	Mal estar diurno forte
65	Comunicação verbal extremamente difícil
75	Perda de audição a longo prazo
110 - 140	Perda de audição a curto prazo

Utilizada pela OMS para problemas ocasionados por ruídos (9)

O significado desta tabela e o respectivo uso visam a conscientização daqueles que planejam o adensamento da cidade e os encarregados da administração pública, antes de planejar um bairro, devem entender: “a reiteração destas situações pode ocasionar estados crônicos de nervosismo e estrés o que, leva a transtornos psicofísicos.” (9)

9 estas informações foram retiradas de matérias sobre ruído que utiliza dados da OMS, “Efectos del ruído sobre la salud, la sociedad y la economía http://www.ruidos.org/Referencias/Ruido_efectos.html

Correntes de pensamento como as de Hasse e Lathrop afirmam que “a ocupação difusa gerou redes descontínuas e desorganizadas, ineficientes e altamente dependentes de veículos públicos ou privados” (Hasse e Lathrop, 2003:10).

Analisando de outra forma, observa-se que, em alguns casos, na América Latina, o aumento da densidade nos centros urbanos provocou uma transferência das classes mais privilegiadas para as periferias.¹⁰ Os moradores passaram a viver em condomínios fechados, buscando melhorar a qualidade de moradia e do bairro, um aumento dos espaços verdes, da segurança e do bem-estar. Este deslocamento, para fugir dos pequenos apartamentos globalizados, provocou um maior fluxo de carros particulares que passam a ter um percurso muito maior para alcançar os lugares do trabalho. A utilização do transporte público por parte desta população, que antes habitava próximo ao trabalho, poderia ser o viável no caso deste oferecer qualidade aceitável, o que parece ser uma utopia.



Foto N^o 12 – Adriana Luz – final de 2008; rua Whympers
Restaurante e residência dos donos. Edifícios passam a rodear
as casas ainda existentes transformando a vida dos moradores

10 entenda-se aqui periferia como uma área afastada do centro de trabalho, no caso de Quito seriam os vales e no caso do Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca

Dando seguimento ao raciocínio sobre os condicionantes do bem-estar, encontramos paradoxos como alguns índices que apontam para um decrescente crescimento populacional nos centros urbanos. Como nos indica Elena Espinosa (Vallejo,1994: 166) que “de 1950 a 1982 a população de Quito cresce em 7.8%. Entretanto, entre 1982 e 1990 se observa um leve decréscimo populacional de (-1.45%)”. Paralelamente percebe-se que o volume das construções continua aumentando e os edifícios são cada vez mais altos criando minúsculos espaços coletivos para as pessoas usarem. Se, de um lado, a natalidade diminui observa-se, de outro lado, que o número de edificações aumenta exponencialmente, gerando, ao longo prazo, uma quantidade de edificações sem compradores, vazias e abandonadas, sem a menor razão de existir. Fenômeno similar pode ser observado em centros urbanos, nas regiões metropolitanas, em que dezenas de prédios foram abandonados por seus ocupantes e invadidos por uma população sem teto, gerando tugúrios verticais e desqualificando o bairro onde se situam.

Como conclusão verifica-se que o “Bem- Estar” e a “Qualidade de Vida” possuem pontos comuns como a educação e a saúde, mas também possuem fatores subjetivos que devem ser aplicados localmente como é o caso da qualidade ambiental. É, portanto, fator preponderante para se ter qualidade de vida a existência de uma intervenção do Estado garantindo o funcionamento, e corrigindo as distorções que transformam o espaço e assumem diferentes graus de importância na medida em que possam ser desfigurados pela especulação imobiliária, na falta de um adequado planejamento urbano.

CAPITULO II

Uma cidade andina: Quito

Uma cidade-capital, é o centro político do país e como tal possui características distintas das demais cidades. Uma de suas responsabilidades é a gestão e administração do Estado mas além disso, ela produz um simbolismo. A capital tem funções também culturais, sociais, econômicas e políticas.

Numa visão gráfica poderíamos dizer que o vertice superior, de uma pirâmide, é o ponto mais alto e de onde tudo emana, neste ponto está a cidade-capital. Esta é uma forma gráfica para se entender a capitalidade e sua atuação. Deste ponto, o vértice, distribui, para o restante do país, sua influência com suas diversas funções pois além de um centro regional, a cidade-capital, atua como centro intermediário dentro do próprio país e para o exterior. Como afirmam Dércole e Metzger (2002:53) “os elementos de importância de uma cidade capital de Estado não serão os mesmos que os de uma cidade que, mesmo de peso demográfico comparável, desempenha um papel diferente e não suporta a mesma responsabilidade em termos de gestão político-administrativa do país.”

Na época pré-incaica, o núcleo do atual centro histórico era utilizado como um polo de encontro entre os senhores. Este, através de caminhos que os traziam, dos locais mais distantes até a praça central, formavam neste local “um poderoso centro de articulação e intercambio regional” (Vallejo, 2008:48)

Quando da chegada dos espanhóis, a cidade de Quito, passa a ser “uma cidade administrativa tanto do público como do religioso” (Vallejo, 2008: 48) Quito sempre teve portanto sua capitalidade que “no período republicano se otorgó a denominação e as funções de capital do país com a implantação da administração e política do governo nacional que caracteriza a cidade na atualidade” (Vallejo, 2008: 49)

Quito pela sua condição de capital do Equador e pela sua localização geoestratégica e escala, se firmo como nodo econômico e territorial que además de articular uma diversidade produtiva, é um centro gerador e provedor de serviços, tanto para sua dinâmica endógena quanto em termos de sua cobertura regional e nacional. (PGDT-2006/2010: 25)

2 - Aproximação

O marco teórico que foi escolhido é bastante amplo já que existem inúmeras

variáveis que poderiam ser analisadas e diferentes conceitos num amplo campo, nos quais, foram colocadas as principais definições. A pesquisa de campo realizada e descrita no capítulo 4 complementa o capítulo 2 e 3.

O objetivo geral deste estudo, é analisar a rápida expansão física que está ocorrendo no setor que foi denominado de Centro Norte 1, área da cidade onde se verifica uma acentuada verticalidade.

Pode-se falar de sustentabilidade, neste setor, quando analisada a mobilidade, a poluição do ar e o espaço público (como calçadas) para locomoção dos pedestres?

“A acessibilidade é a principal necessidade para que se tenha uma centralidade”
(Classe de Coulomb, Flasco 2008).

2.1 - Características de Quito

Para entender a cidade de Quito faz-se necessário ver um pouco da história de um povoado que teve seu início há 500 anos e está localizada a 2800m de altitude. Quito, é uma cidade capital do Estado, situada na província de Pichincha e sede do "Distrito Metropolitano de Quito". Possui uma área de 420.000 ha e uma população que no ano de 2001, pelo censo, era de 1.399.378 habitantes.

A capitalidade constitui uma constante que vem acompanhando o desenvolvimento da cidade definindo seu rol a nível nacional e acondicionando sua área matriz com a implantação dos elementos relevantes próprios desta caracterização até finais do século XIX, são as características do desenvolvimento econômico, especialmente desde o século anterior, e as limitações geográficas do local de sua implantação as que vão determinando e direcionando o processo de expansão urbana e de conformação de uma estrutura policêntrica que articula ao território metropolitano.(Vallejo,2008:48)

Em 1942, a cidade de Quito, teve formulado seu primeiro plano urbano, o “Plan Jones Odriozola”¹¹. Posteriormente, Quito recebe outros subsequentes a este que foram:

- no ano de 1967 o Plan Director de Urbanismo, (ver anexo, mapa 2)
- em 1973 o Plan Director Quito e sua área Metropolitana e,
- em 1980 o denominado de Plan Quito.
- 2001 primeira formulação do “Plan General de Desarrollo Teritorial”¹¹ (PGDT)

11 Ver Mapas referêntes aos planos “Plan Jones Odriozola” “Plan Director de Urbanismo 1967”; “Plan de uso e ocupação do solo 2003”; “Regulamento Urbano Plano 2005” no ANEXO do trabalho.

Carrión analisa que “nos últimos cinquenta anos a cidade de Quito tem sido estudada e tem crescido ao longo de quatro principais propostas de planificação urbana, todas elas na perspectiva de racionalizar seu crescimento e auspiciar seu desenvolvimento urbano.” (Carrión, 1994) . A cidade cresceu num ritmo acelerado em alguns momentos e em outros sofreu com problemas econômicos. Em seu processo de crescimento, a periferia urbana mais pobre aumenta.

Os bairros e urbanizações que se desenvolveram segundo as necessidades ou o poder econômico, sem obedecer em muitos casos a nenhuma planificação, cresceram uns em setores de pendentes fortes e outros em solo pouco consolidado, sem que as condições físicas tenham sido consideradas em sua magnitude. (Godard; 1990:5)

Quito, durante seus períodos de acelerado crescimento, teve uma crônica falta de planificação por parte da administração pública capaz de atender as rápidas demandas e mudanças as quais a cidade solicitava. A realidade esperada para o maior crescimento da cidade era no eixo norte-sul, mas a cidade não seguiu apenas este sentido de crescimento como também houve uma rápida expansão descendo na direção dos vales e subindo as encostas do vulcão Pichincha.

Com a intenção de melhorar a gestão pública, no ano de 2004, o DMQ formula o “Plan Quito siglo XXI-2”, “*Estrategias de desarrollo del DMQ al 2025*” onde se: “privilegia a eficiência administrativa através da gestão por resultados, complementa o processo de desconcentração, descentralização e empresariarização metropolitana e promove a cooperação pública privada e a coordenação institucional para a gestão de novas competências e projetos metropolitanos.” (MDMQ, 2004:24)

De acordo com dados da “Dirección Metropolitana de Desarrollo Humano Sustentable” (DMQ), em Mena (2008), verifica-se que no Equador, Quito é “a cidade com maior concentração de riqueza: os 10% mais ricos da população, por si só, apenas concentram 49% da renda do país; enquanto que os 10% mais pobres, se repartem 1.8% da renda total. A renda pessoal média mensal entre os 10% mais pobres é 26.6 dólares e entre os 10% mais ricos é de 549.89 dólares ao mês.” (MDMQ-DDHS 2003)

Este estudo nos indica, a grande diferença existente na cidade entre classes sociais e como resultado encontramos uma cidade segregada, com características de um mercado imobiliário especulativo e com 40% de terrenos vazios o que indica que até este momento existe uma carência de política urbana para coibir este tipo de terrenos “de engorda”.

Baseando-se na análise da distribuição diferencial da densidade demográfica das áreas dos distritos de Quito e nas condições de saneamento e habitação, os autores demonstram mais uma vez a segregação espacial dos setores subassalariados e assalariados. Assim, por exemplo, o distrito Norte concentra 37,4% da área residencial disponível, mas apenas 16% da população. O distrito central participa com apenas 13% da área residencial para 20% da população total. (Breilh e Alii, 1983)

As características negativas que se verificam na cidade de Quito e que devem ser olhadas com atenção, segundo o PGDT (Quito, 2001:11-14), são as seguintes:

- Diminuição no ritmo de crescimento populacional;
- Diversificação das bases econômicas;
- Desagregação social e identidade cidadã heterogênea;
- A sustentabilidade do Distrito está afetada frente a deteriorização ambiental
- Crescimento expansivo desequilibrado;
- Inacessibilidade e falta de transporte;
- Insuficiente número de residências e de condições básicas de habitabilidade

A estas características negativas Bustamante (1994:59) agrega a existência de uma “crise de centralidades e carência de serviços e equipamentos coletivos”. No ano de 2008, a cidade já é uma metrópole tendo que enfrentar todos os problemas de uma cidade de grande porte.

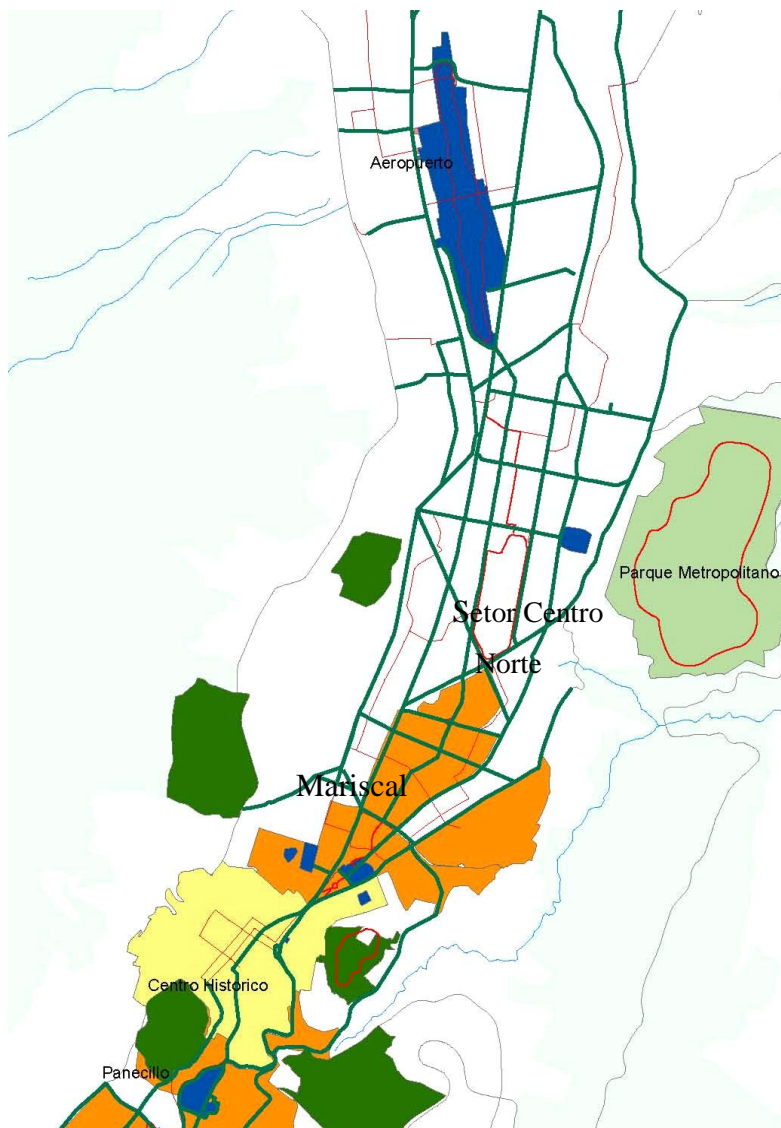
2.1.1 - Geografía de Quito

Quito está localizado dentro de uma depressão de origem tectônica, tendo ao seu redor 12 vulcões. Esses maciços variam de 5.000m a 2.400m de altura assim como os vulcões Pichincha, o Cotopaxi, o Antizana e o Cayambe, entre outros.

A cidade possui uma topografia irregular sendo menor no sentido Este-Oeste, com uma largura de 3 a 5 quilômetros, não tendo mais como crescer neste sentido por conta da inclinação das ladeiras do vulcão Pichincha que são muito íngremes.

Quito forma um contorno andino irregular e impressionante por encontrar-se no interior da "Avenida de los Volcanes", ao sul da linha equinoccial (paralelo 0°), nas encostas do sistema montanhoso Pichincha. O Distrito ocupa 35km de extensão horizontal interrompidos pelo morro do Panecillo no centro da cidade. (Quito, dig 2009)

MAPA DE LOCALIZAÇÃO : Área Central Urbana



(Fonte: Mapas Temáticos)

Neste mapa se pode localizar melhor as mais importantes massas existentes na cidade de Quito. Ao sul o Panecillo, um obstáculo natural dentro da cidade, o Centro Histórico, importante ponto turístico e de utilização para compras populares. Na mesma sequência o bairro La Mariscal, uma centralidade já consagrada e a região do Parque La Carolina. O setor Centro Norte 1 encontra-se entre a Mariscal, o Parque La Carolina e o Metropolitano como ligação para os vales, aeroporto, área Norte da cidade.

Para o lado oeste a cidade conta com grandes precipícios decorrentes de profundas falhas geológicas. No sentido longitudinal, Norte-Sul, a topografia é mais

regular com inclinações mais suaves que variam entre 0 a 15% e chega a 30 Km de extensão. Trata-se de uma cidade com mais de 450 anos com 12.000 Km².

O que é denominado como “La meseta de Quito” forma um degrau intermediário entre o Vulcão Pichincha e os vales de Tumbaco e Chilles com alturas compreendidas entre os 2800m e os 3100m estendendo-se na direção N-S desde Carcelén até Turubamba e Chillogallo. (Terán e Inés, 2005:161)

Por causa de sua localização geográfica, a cidade de Quito teve um difícil crescimento urbano que necessitou enfrentar suas quebradas e íngremes inclinações. É importante salientar que a cidade se desenvolve sobre o pé do vulcão Pichincha. Um dos vulcões ativos juntamente com outros que estão ao redor e que podem acarretar riscos, em caso de erupção, para a cidade. (ver anexo, mapa 6)

A intensa luminosidade é uma das características da cidade de Quito que convive com períodos de neblina em certos momentos do dia, o que permite dizer que a cidade possui as quatro estações em suas 24 horas do dia.



Foto N^o 13 - Adriana Luz, ano 2007
Vista da cidade, vale Guápulo
Grandes falhas, terreno, irregular.

A composição e origem das formas geológicas são de extrema importância assim como o estudo da composição do solo para que se planeje a cidade. Podem ser encontradas, dentro da área urbana, grandes falhas geológicas, montanhas íngremes, ou seja, há uma imensa irregularidade na topografia de Quito. Portanto, torna-se fundamental, conhecer o comportamento do solo para se poder pensar em um planejamento urbano efetivo, tendo em vista ser uma cidade com características

dedifícil implementação de uma infraestrutura satisfatória e de prestação de serviços baseado na existência de riscos naturais e de riscos potenciais.

2.1.2 - História da Cidade de Quito Surgimento das centralidades

Quando do domínio Espanhol nos anos 1530, estes se instalaram ao redor da Plaza Mayor” constituindo no local o primeiro núcleo. Se presenciou, neste momento, uma forte segregação na estrutura da cidade.

O que hoje é a cidade de Quito originalmente foi um assentamento indígena das nações Quito, e logo foi ocupado pelos Incas e, posteriormente, pelos espanhóis no processo de conquista e colonização. A fundação espanhola de Quito ocorreu em dezembro de 1534 por parte do Adelantado Sebastián de Benalcázar e seus acompanhantes. (Carrión D. e Andréa,1999:34)

A população da época se organizou de forma que os Espanhóis, ficavam no primeiro anel que saía da “Plaza Grande”. Depois os “criollos”¹², com suas enormes casas, localizavam-se um pouco afastados da parte central e, finalmente na periferia, nos morros, os índios. Uma formação com características de estrutura “concêntrica”¹³.

Como Carrión D. e Andrea (1999) o crescimento da cidade inicia-se concêntrico mas depois se transforma em linear devido as irregularidades da topografia e a forma como houve a apropriação do uso do solo.

[...] do uso do cavalo e da mula, assim como da balsa, que não representaram uma ruptura definitiva com o passado precolombino” (Deler e outros, 1983: 187), se prolongou até inícios do sec XX. Nesta primeira fase de seu desenvolvimento, a cidade teve como cenário ao atual centro histórico e observava uma estrutura definida por um núcleo central administrativo –la Plaza Grande. (Vallejo, 2008: 49)

No início do século XX, a cidade se tornou o centro administrativo do país e com isto, adquiriu as obrigações de capital com as quais segue até os dias de hoje.

12 Criollos” _ Eram os Espanhóis ou descendentes de Espanhóis que durante o período colonial, nasciam na América Espanhola. Faziam parte da alta sociedade e tinham o comércio e propriedades agrárias como renda. Eles buscavam ser a classe dirigente mas os nascidos na Espanha eram a classe mais importante.

13 Concêntrico _ “Um núcleo central administrativo – La Plaza grande- no qual se concentrava as funções de capitalidade, que se desenvolvia em direção a periferia imediata de maneira notadamente hierarquizada” (Vallejo, 2008:49)

A região serrana passa a se unir à costa em 1908, com a construção da estrada de ferro, um sinal de crescimento e de integração para o país. A ligação que a ferrocaril fez entre principalmente as cidades de Quito e Guayaquil ativa a economia. Outras melhorias de peso são realizadas na cidade de Quito nesta época, assim como, o esgoto e água que recebem tratamento específico. A cidade de Quito inicia um processo de crescimento mais rápido ajudada pelas melhorias.

Nos anos trintas encheram as quebradas que atravessavam os bairros novos da Mariscal Sucre, ao norte; assim como da Magdalena, ao sul do Panecillo. Logo, desde os anos 50, se rechearam progressivamente as grandes quebradas que baixavam do Pichincha nos setores da Carolina e do aeroporto ao Norte. (Peltre, 1989, dig).

Poder-se-ia dizer que os grandes períodos de crescimento da cidade foram:

_ O primeiro grande momento de crescimento ocorreu nos anos 50 e foi provocado pela industrialização do país. Houve um expressivo aumento do número de trabalhadores ao redor dos pólos industriais e uma redução da mão de obra no campo. Essa migração provocou um incremento no preço do solo urbano, acarretando uma especulação que levou a população de menor recursos a buscar terrenos de baixa acessibilidade e inapropriados para a construção de moradias, devido a sua localização.

As casas construídas em terrenos invadidos, quer por suas características topográficas como por suas condições legais, não podiam ser incorporadas ao plano de crescimento da cidade. Inicia-se, assim, em Quito, um inchamento desordenado a nível urbano e o surgimento de uma classe desprovida das necessidades básicas para sua subsistência em uma cidade. Paralelamente a este processo de migração e crescimento urbano, verifica-se que nos anos anteriores, nas décadas de 30 e 40, ocorreram severas crises econômicas que também não foram as melhores para a construção imobiliária.

Nessa época surge o primeiro Plano Regulador, do uruguaio Jones Odriozola (1942), que “revaloriza zonas de esperança mercantil, dirigindo o crescimento da cidade para o norte, articulando um modelo hierárquico, especulativo e segregativo do desenvolvimento urbano” (Jaramillo,1996:18)

A situação da construção civil melhorou nos anos 50, quando o país consegue uma recuperação parcial da economia junto com uma maior estabilidade política, devido ao setor agro-mercantil e ao desempenho da indústria. Na última metade do século XX o urbanismo de Quito sofre uma mudança expressiva com abertura de novas áreas

urbanas e uma modernização, sobretudo na parte norte da cidade. Vallejos (2008:52) explica que “naqueles anos, o setor industrial se complementou com indústrias de metal-mecânica e aço; de produtos químicos; editoração e artes gráficas; e o início da agroindústria através de plantações de flores; as processadoras de azeite; de produção avícola e licores.

_ O segundo período de crescimento aconteceu nos anos 70 quando terminou o auge do período bananeiro e inicia-se a expansão associada a nacionalização e a exportação do petróleo.

se caracteriza por incorporação de novas áreas urbanas, especialmente na zona Norte e pela construção de obras para modernizar a cidade (construções de mercados, vias, aeroporto e edifícios públicos). Começa também a evidenciar-se uma presença de organização de bairro como mecanismo de pressão para se conseguir reivindicações urbanas. (Carrión, D. e Andrea:1999)

Com a mudança do uso de solo do bairro “La Mariscal”, que era agrícola para um uso residencial, temos o primeiro deslocamento na cidade para fora do perímetro histórico. Nesta área se localizavam as casas de alto valor imobiliário com ocupação de uma classe economicamente mais elevada. Nos anos 70 neste setor já se observa a existência de um centro de comércio, substituindo o existente no centro histórico. Paralelamente verifica-se, também, o deslocamento das instituições financeiras, dos restaurantes e escritórios de trabalho. Carrión, Fernando (1987) observa que este foi o primeiro deslocamento para fora do centro da cidade e que, nos anos subsequentes, se desenvolve continuamente para a região norte.

A partir dos anos setenta, em Quito produz-se uma “crise da centralidade urbana, proveniente da modificação da centralização e da concentração.” (Em Mena, Carrión 2006; 1987: 89). “Nesse período ocorrem varias mudanças tais como: diferentes usos do solo, expansão da centralidade e mobilidade espacial da população. (Mena; 2006, mimeo)

A concentração de atividades produtivas na cidade serviu para uma nova massa de migração o que propiciou a existência de novos usos de solo com novas centralidades geradas pelo deslocamento da população.

Desta maneira, a “bicentralidade” se manifestou através de um centro histórico que se converte em centro comercial popular e de simbología do tradicional poder religioso e político, e o centro norte da cidade, desde a Mariscal até os límites das ruas que circundam o parque “La Carolina”, onde

se expresam novas formas de representação e identidade a partir do assentamento das atividades bancárias, comerciais e os primeiros centros comerciais e edificações modernas especialmente de altura e em cimento na região do parque La Carolina, sinal da modernidade. (Vallejo, 2008:50)

_ Nos anos 80 ocorreu um terceiro período importante. A cidade de Quito cresceu para o norte e para o sul através da pressão gerada pela especulação imobiliária e, também, “de maneira incipiente, nos vales circundantes, com uma ocupação espontânea e informal das periferias especialmente ocidentais da cidade” (Vallero, 2008:50).

Considerando a existência de uma substancial melhoria dos serviços prestados à população, verificou-se um desenvolvimento através de “projetos para dotação de água potável ao sul da cidade (Projeto Mica-Quito sul), a construção da autopista do aeroporto, a ampliação e melhoramento das vias de acesso a cidade tanto norte como ao sul, e a dotação de serviços (centros comerciais, financeiros e administrativos).” (Carrión; D. e Andrea, 1999)

A partir daquele momento Vallero classificou a estrutura como sendo policêntrica mas “com uma lógica funcional de uma cidade desconcentrada, como resposta aos requerimentos de operatividade do setor terciário predominante, especialmente das lógicas mercantis.” (Vallero 2008:50) Verificou-se, então, que:

(...) surge da integração de diversas centralidades, originárias cada uma delas em distintos momentos históricos da cidade sob a modalidade de centralidade contínua. O caso de Quito, onde o centro histórico, que foi o lugar da fundação da cidade e por tanto de origen colonial, se articula com a centralidade urbana da Mariscal Sucre, nascida a meados do século XX. Hoje em dia estas duas centralidades se dão as mãos para conformar uma nova centralidade onde a tecnologia, os tempos, as funções são distintas, mas que se articulam extensivamente como uma nova forma de centralidade contínua. (Carrion, 2005. Diário Hoy)

Em busca de novos espaços a cidade segue crescendo, mas desta vez na direção dos vales. A cidade de Quito se transforma de urbana a metropolitana e com uma estrutura policêntrica.

A população vende, para o mercado imobiliário, suas casas do setor norte da cidade e inicia-se um novo processo de deslocamento em busca de uma melhor qualidade de vida”; as áreas passam a ser fechadas para garantir segurança, são criados mais espaços verdes.



Foto N° 14 - Adriana Luz
final 2007

Casa vendida, uma constante do setor Centro Norte 1. Mudança na morfologia local

Os vales de “los Chillos”, “Tumbaco” e “Cumbayá” passaram a deixar transparecer a existência de novas centralidades fazendo com que o Vale de Quito, permaneça com as características anteriores, ou sejam, de “três centralidades pré-existentes: o centro histórico, o bairro “La Mariscal” e o parque “La Carolina”, macrocentralidade com a maior especialização e consolidação da função central” (Vallejo; 2008:50)



Foto N° 15- Adriana Luz
Ano 2008

Edifícios em Bella Vista
construídos na beira da
“Quebrada”

A difícil topografia da cidade, com despenhadeiros, morros e um cinturão verde, existente entre a mancha urbanizada de Quito e os vales para onde a cidade se desloca, “criam dificuldades para um desenvolvimento contínuo da mancha urbana”, Carrión, D. e Andréa (1999), dificulta a oferta de infraestrutura e de serviços básicos tais como água,

esgoto e serviços de transporte.

2.2 - *Densidade e Uso do Solo*

A direção tomada hoje, pelo setor de planejamento urbano de Quito, é voltada para uma estrutura de cidade compacta na parte central, dispersa nos vales suburbanos e isoladas nas áreas rurais como está no “Plan Equinoccio 21”. O plano possui quatro pontos importantes o econômico, o social, o político e o territorial.

- No territorial, o DMQ tem que conseguir ser um “território racional e eficazmente ocupado desde o ponto de vista de equidade social e sustentabilidade ambiental para ampliar as oportunidades no que tem que ver com moradia, nutrição, saúde, educação, recreação e cultura, e também para distribuir as obras de infraestrutura com critérios de universalidade e solidariedade”. (PGDT; 2006-2010)

Tendo uma preocupação com os recursos renováveis e não renováveis assim como água, rede urbana e outros.

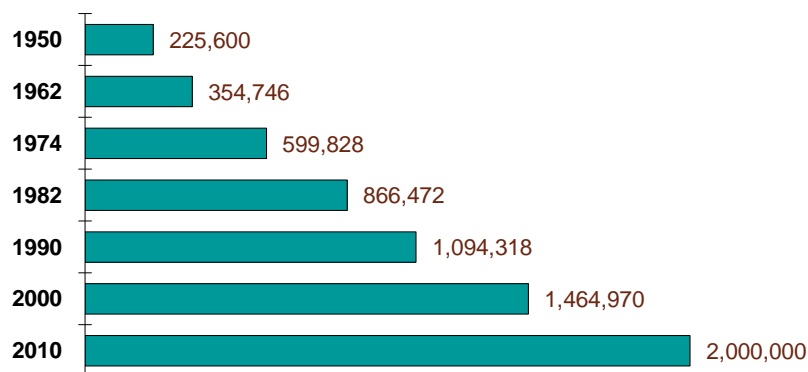
Os problemas estão se agravando cada vez mais, particularmente nos países em desenvolvimento, onde existe uma contínua pressão demográfica sobre as cidades. É difícil generalizar-se sobre a densidade urbana num contexto internacional, especialmente quando se fala sobre a densidade residencial. Conceitos sobre alta e baixa densidade, e o que é aceitável ou não, são bastante específicos para os diversos continentes, países, cidades e bairros. (Acioly, 1998:54)

Normalmente os dados disponíveis para a cidade de Quito, não ultrapassam o ano de 2001 quando foi realizado o último censo. Esses dados já não mais expressam as mudanças que a cidade sofreu, principalmente no período entre 2001 e 2009.

O Distrito Metropolitano de Quito possui uma área de 425.000ha e uma população de 1.800.000 habitantes”: segundo a informação do livro de D’Ércole e Metzger editado no ano de 2002. “Entre o ano de 1950 e 2001, Quito passou de 209.932 habitantes para uma população de 1.399.378 habitantes. Esse processo foi rápido e estima-se que a taxa anual de crescimento da população de Quito, nessa época, tenha sido de 5,6. (Inec, dig. 2005)

De acordo com o gráfico abaixo verifica-se que no ano 1990 a cidade de Quito contava com 1.094.318 hab. e no ano de 2001 (confirmado com o censo deste ano) uma população de 1.413.694 hab. o que significa um incremento populacional de aproximadamente 1/3 em apenas uma década.

Gráfico N° 2



(INEC, dig. gráfico realizado no ano de 2005)

O gráfico acima mostra uma aproximação da evolução da população de Quito dos anos 1950 com uma previsão que chega aos anos de 2010.

Quito continuou tendo um rápido crescimento urbano e suas maiores mudanças ficaram mais visíveis a partir do ano 2001. Segundo Vallejos (aula, Flacso 2008), a cidade teve o maior incremento em sua densidade entre 1990 e 2005, aumentando de 61 hab/ha para 91 hab/ha.



Foto N° 16 - Adriana Luz – ano 2008
Área Centro Norte da cidade. Verticalidade e densificação

A falta de dados atualizados conduz a uma política de uso do solo urbano inadequada, confirma Jaramillo (1996:57) afirmando que: “O cálculo de crescimento da população, fundamentado em altas taxas anuais, conduz a sobrestimar a população esperada até o ano 2020, sobredimensionando a incorporação de novos espaços urbanos

e produzindo uma inadequada política municipal na produção oficial do solo”

Com base nas colocações de Jaramillo (1996:57), a municipalidade de Quito parece estar deixando que se incorpore a área urbana um conjunto de construções que não estão de acordo aos requerimentos de crescimento atual da população. “As áreas desocupadas da cidade têm um suporte populacional capaz de duplicar a população atual, sem necessidade de incrementar o solo urbano até o ano de 2020.”

Em Metzger (2001:83) as classificações de densidade em Quito por zonas seguem algumas regras tais como:

- . Zona pouco densa são áreas essencialmente residenciais onde o uso mixto é limitado a densidade populacional média é de 117 hab/ha divididos em 93 bairros da cidade
- . Zona muito densa, conformando poucos espaços na cidade de Quito, são pessoas de classe economicamente mais elevada, o uso residencial é a principal função mas o uso mixto não está ausente. A densidade chega a 346 hab/ha divididos em 31 bairros da cidade.

O novo plano para a cidade que teve sua revisão em 2006 coloca a estrutura territorial de Quito seguindo a formação policêntrica e compacta e limitando o crescimento urbano expansivo. Como consequência das modificações espera-se uma redução dos gastos energéticos e custos de provisões de serviços urbanos facilitando a implementação destes. Se faz uma reprogramação do uso do solo. Se redefine como solo urbano para o DMQ 31.809 Ha. Com ordenamento no PUOS (ver mapa 4, Anexo) que significa uma redução em 6.607 Ha. da estimativa do ano 2001. Explica o Plan Maestro de Movilidad (pg.14) “A densidade média de ocupação da área urbana de Quito é de 84 hab/ha. Esta baixa densidade é um limitador para a cobertura eficiente dos serviços básicos.”

Baseado na cidade compacta o governo aprova um regulamento para a reconcentração urbana e a consolidação de centralidades menores com reajustes na ocupação do uso e a altura da edificação favorecendo uma maior ocupação. Verifica-se que algumas centralidades devem ser tratadas: La Mariscal, o Centro Histórico, Parque La Carolina, entre outras. “No território metropolitano de Quito se manifestam três principais processos de crescimento que são correspondentes com as três principais estruturas geográficas: compacta na cidade central, dispersa nos vales suburbanos e isolada nas áreas rurais.” (PGDT- 2006/2010:18)

CAPITULO III

Setor “Centro Norte 1” de Quito

O ponto de partida para este estudo foi quando, no ano de 2007, foi possível observar as modificações que o setor centro norte da cidade estava passando, provocado pela força das empresas imobiliárias e a especulação promovida pelos agentes imobiliários. O estudo, portanto tem seu início no ano de 2000 quando o Equador iniciava um novo processo econômico com a mudança da moeda para o dólar e quando, foi realizado o último censo (2001). A pesquisa realizada para este trabalho, termina no ano de 2008. Aspectos sociais, como os que a seguir são mencionados, merecem uma atenção especial na realização deste estudo.

Pobreza crescente, desemprego, exclusão, violência, criminalidade, desespero, imobilidade social, legados de desesperança de pais para filhos, de geração para geração, incapacidade de intervenção do Estado na formulação e na orientação de políticas públicas fortes e eficazes nas áreas sociais e culturais, por ter cedido às corporações empresariais o salvo-conduto permanente da livre circulação de seus interesses focados no lucro, na circulação do capital financeiro e na concentração da riqueza produzida, numa escala jamais vista. (Vogt, dig 2002)

As reflexões propostas baseiam-se em que, a cidade de Quito, no setor Centro Norte 1, demonstra ser uma cidade que cresce em altura buscando o paradigma da cidade sustentável, em uma zona submetida a rápidas transformações.

3 - Área Demarcada como Setor Centro Norte 1

Como a região Norte de Quito é muito extensa, decidiu-se neste estudo pela análise de um setor que serviu para demonstrar como ocorrem as transformações às quais são feitas referências neste trabalho. Como setor de estudo, onde foi aplicada a parte de pesquisa teórica, estabeleceram-se as seguintes delimitações:

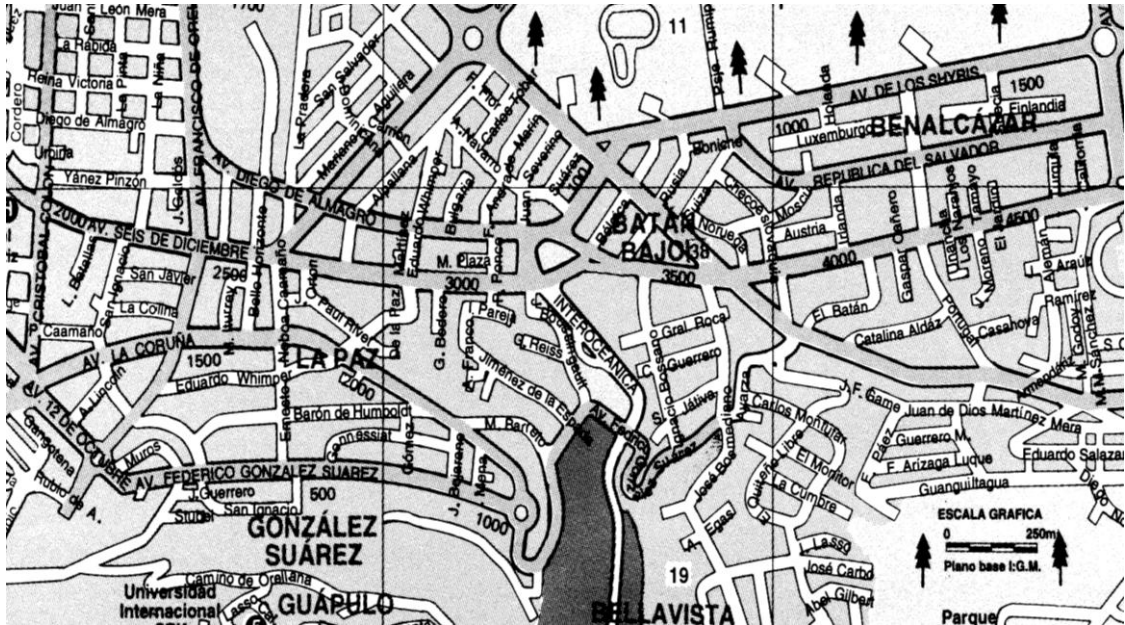
- Ao norte a “Av. das Nações Unidas”
- Ao sul a “Av. Cristoban Colon”.
- No sentido este a “Av. González Suárez”, “Av. Eloy Alfaro” com o setor do “Canal Ocho” e
- A oeste a “Av. Rio Amazonas”

Este setor tem como vias principais a Av. Amazonas, Av. De los Shirys, Av.

Seis de Diciembre e a Av. Eloy Alfaro com sua continuação na Avenida Gonzalez Suares; estas vías fazem a comunicação do lado norte com o lado sul da cidade de Quito. A ecovia com seu tróibus corre sobre a Av. Seis de diciembre. O mapa abaixo, permite se ter uma visão do setor em estudo.

Mapa N^o 1 - Setor Centro Norte 1

S ----- N



3.1 – Caracterizando o Setor



Foto N^o 17- Adriana Luz - dez 2008
Parque La Carolina e construções ao redor. Demonstração de uma centralidade.

A foto acima complementa o Mapa N1 pois permite oferecer uma vista geral da área estudada.

Como afirma Vallejo (2008:52) em um de seus artigos sobre as centralidades existentes na cidade de Quito, “nos arredores do parque La Carolina, continuidade norte da Mariscal, apresentam-se características de centralidades nas funções de *Central Business District* (CBD), especializada em atividades econômicas e financeiras, e pela concentração de centros comerciais.” Várias são as formas de transformação que sofre uma cidade, um bairro e uma rua em função de seu processo de crescimento.

Na parte norte da cidade, que cresceu como extensão ao centro histórico, estabeleceu-se uma centralidade no bairro da “Mariscal” e logo depois outra no bairro “La Carolina”. A partir destas duas centralidades observou-se que este setor da cidade cresceu ainda mais o que permitiu o aparecimento de novos centros de diferentes formas:

a) Sinais de centralidades menores no bairro – Rua Republica del Salvador –

Já quase toda reconstruída com os novos edifícios que substituíram as antigas casas encontra-se a rua Republica del Salvador já completamente transformada e constituindo uma centralidade dentro da já existente “La Carolina”. Uma centralidade mixta com residências, comércios e escritórios, onde classificaria Metzger (2001:83,86) como uma “hipercentralidade” com as seguintes características: contaminação do ar, ruído e neste caso, falta de mobilidade nas horas diurnas quando o movimento é bastante distinto do noturno.



Foto N° 18 - Adriana Luz
dezembro 2008, 11:00 horas
manhã de domingo
Rua Republica del Salvador

Finais de semana desertos
com trânsito durante a
semana

Na carta de Atenas afirmou-se que as centralidades urbanas polivalentes possuem quatro funções importantes: de moradia, trabalho, recreação e circulação. “Um fator que sempre se tem que recordar é que não existe centralidade sem mobilidade.”(Classe de Coulomb, 2008)

b) Transformação residencial –

Na rua Coruña, outro exemplo de rua que está sofrendo uma rápida transformação, as características são distintas da Republica del Salvador pois na rua Coruña, os edifícios são em sua maioria residenciais e seguem a classificação de compacto. O processo de ocupação do solo através de substituição das casas por edifícios, iniciou-se mais tarde do que o da rua República del Salvador e, portanto, se presencia hoje a existência de um grande número de construções.



Foto Nº19 - Adriana Luz
Ano 2008, Rua Coruña

Casa derrubadas, casas que sobrevivem a pressão imobiliária, edifícios recém construídos e outros por acabar. Canteiro de obras!

Na atualidade, a rua Coruña, no trecho Gonzalez Suares/Whymper, encontra-se, em sua maior parte, tendo suas casas substituídas por altos edifícios residenciais de sete a nove andares. O tipo de apartamento que está sendo construído também é distinto dos anteriores existentes no setor onde antes podiam ser encontradas edificações com amplos espaços como apartamentos com mais de 250m². Hoje as novas construções são feitas com áreas de 80m² a 120m². As edificações passam a poder ter um de seus lados colado nos antigos prédios, o que provocará uma mudança

radical na área em questão e afetará todo o seu entorno com prováveis repercussões para a cidade de Quito.

Outro fator explicativo para o aumento da população em certos setores do Distrito é a busca de uma melhor qualidade de vida. O processo de expulsão inicia nos anos 80 e se acelerou nos dez últimos anos em certas paróquias como Conocoto, Tumbaco o Cumbayá. Neste caso se trata de uma busca de um marco de vida mais agradável, de menor altitude de Quito, de um habitat individual, de condições de vida as quais a população mais favorecida pode aspirar. (D'Ercole, 2002)

Esta nova realidade faz com que exista uma expulsão dos antigos moradores do bairro para os vales e cria um novo bairro que terá novas características.

3.1.1 - Problematização Confrontando

É importante verificar a existência de um acelerado crescimento através da construção de edifícios residenciais e de escritórios que como consequência provocam um aumento no número de usuários na área observada (setor Centro Norte 1 de Quito). Essa explosão de novas construções foi se concentrando para atender às classes economicamente mais elevadas da população, já que o setor delimitado pode ser considerado como um setor nobre na cidade pelas suas características e uma das razões pelas quais atraiu o interesse da especulação imobiliária.



Foto N° 20 - Adriana Luz; final 2007
Antes da construção

Foto N° 21- Adriana Luz; final 2008
Construção do edifício, rua Coruña.



O Setor Centro Norte 1 da cidade, do ponto de vista urbano, segue hoje, por parte da administração pública, um projeto de cidade compacta. O regulamento em vigor é dirigido para que se densifique a área na busca de uma maior sustentabilidade através da redução nos gastos com investimentos, por parte do governo, na execução de infraestrutura e na manutenção dos serviços requeridos pelos moradores.

De acordo com os estudos de Metzger e D'Ercole, a região é considerada de risco e a densificação, através de altas construções, pode não ir de acordo com esta realidade e transformar a área num espaço mais vulnerável e com difícil mobilidade. Tais estudos analisaram, os riscos e demonstraram que naquele local, “meseta de Quito”, os riscos, naturais e antrópicos, são considerados altos.

Quito desaparecerá em segundos com um terremoto que ultrapasse os cinco graus na escala Richter. A cidade não está preparada para uma calamidade, pese que esteja construída sobre uma falha geológica que a transpassa completamente.” Yépez segue explicando o quão frágil é a situação geográfica da cidade. (Hugo Yépez¹⁴, 2009)

Outro estudioso no assunto é o geofísico Hugo Yépez¹⁴ que acredita que os projetos devem seguir normas de segurança para que em caso de terremotos estejam aptos a suportar o movimento da terra; “O seguro é que não resistam e a maioria de edificações para não dizer todas, colapsem.” (Yépez, dig 2009) A incerteza, é por conta da dúvida que existe no cumprimento das normas, comenta Vallejo: “Isso é impossível pois necessitaria um municipal em cada obra” (Em Yépez 2009, dig. Vallejo)

3.2 – *Convivendo com o Risco*

Quito é uma cidade reconhecida pelos estudiosos na matéria, como Metzger, por ter altos índices de risco¹⁵ quer por inundações, erupções vulcânicas, tremores e pela própria ação do homem.

São muitos os exemplos de catastrofes que ocorreram na cidade de Quito como em “1987 o sismo que afetou seriamente ao patrimônio histórico; 1999 a cidade é

14 Hugo Yépez – sismógrafo, diretor do “Instituto Geofísico de la Politecnica” – O último terremoto que ocasionou dano na cidade foi em 1990 que foi de magnitude 5 com epicentro em Pomasqui

15 “a partir da década dos noventa, promulgada como Década Internacional para a Prevenção dos Desastres Naturais pelas Nações Unidas, neste momento que o risco começou a ser analisado em toda sua complexidade. Atualmente, o risco integra comumente várias dimensões: ameaças ou perigos, probabilidades, elementos expostos, debilidades e consequências.” (Demoraes; 2005:20)