

As cidades são o conjunto de recursos dados como importantes para o crescimento da sociedade urbana, ao mesmo tempo que se colocam como subsídios para a vida na cidade, acentuam a disputa pelo território, evidenciada pelo avanço das frentes imobiliárias, pelas dinâmicas de gentrificação e pela expulsão e descarte de populações mais pobres. De acordo com o Censo de 2022, divulgado pelo IBGE, São Paulo conta com cerca de 590 mil imóveis particulares vazios, valor 7 vezes maior do que o número de indivíduos em situação de rua, segundo a OBPopRua. São dados estarrecedores, mas exemplares, na medida em que dão oportunidades para movimentos especulativos sobre as complexidades e contradições contemporâneas.

Paralelamente, fruto do novo Plano Diretor, o mercado imobiliário passou a traduzir a moradia metropolitana como ativo financeiro, promovendo o lançamento de novas habitações (HIS e HMP) que, na prática, não se revertem para a sua população, mas sim investidores. A mercantilização do ambiente urbano se sustenta, portanto, em uma escassez habitacional intencional, na qual a cidade passa a operar como ativo de investimento em sua própria estruturação e administração. Se parte dos imóveis em vacância é deliberadamente mantida para fins especulativos e financeiros, a cidade deixa de ser produzida em função de seu valor de uso e passa a ser orientada pelo seu valor de troca.

A medida que isso ocorre, a população mais carente se encontra fragilizada pela paisagem em que se insere: (i) moradias marginalizadas, aloçadas nas periferias da cidade que surgem pelo encarecimento do imóvel nas áreas centrais da cidade e, (ii) edifícios subutilizados, que tem propósitos originais distorcidos ou que seguem lógicas de uma cidade desenvolvida por um modelo de urbanismo designado pelo teor das ações pensadas para a manutenção do capital. Dessa forma, o objeto físico, de função, passa então a ser um bem abstrato, desmaterializado para um ativo que se resume por escrituras que, apesar de tudo isso, ainda consome recursos naturais e acima de tudo, território especializado na cidade.

Devemos, então, reinterpretar o patrimônio da cidade e quais desses se encontram em estado de vacância para potenciais intervenções. Desde uma praça subutilizada até a edificação que está a anos em situação de 'aluga-se' ou 'vende-se'. Além disso, há maneiras de interpretar uma inversão do que se compreende sobre o vazio urbano, comumente ligados a lotes vazios, ruas ou praças cívicas, mas que para esse trabalho, também terá o edifício como elemento vazio edificado.

Sob uma ótica de mobilidade, a fragmentação do direito ao território da cidade induziu a população menos favorecida para as periferias em busca de um pedaço de terra e que, em contrapartida, os puxa de volta para essas áreas quando se trata na procura por trabalho, gerando movimentos pendulares na cidade e causando desgaste daqueles que são submetidos nessa forma de morar na cidade, podendo o tempo desse deslocamento podendo chegar a 2h46 por dia por pessoa. (Pesquisa Viver em SP: Mobilidade Urbana, 2024).

A partir disso, a cidade de São Paulo começa transparecer como a conhecemos: a partir de políticas públicas de urbanização excludentes, em camadas cada vez mais periféricas, tendo o transporte rodoviário como meio de ligação entre suas "castas urbanas" e a organização da espacial da cidade. Nesse contexto, os carros aparecem como uma figura simbólica de mobilidade de vida, via eixo de trânsito individual. Isso porque ele se configura como uma falsa autonomia de ir e vir, uma vez que a malha de transportes e vias, já entranhadas na dinâmica da capital paulistana, torna qualquer travessia árdua.

A urbanização voltada à automóveis particulares impõe, assim, uma organização do espaço urbano que prioriza o deslocamento do modal privado em detrimento de outros sistemas. Esse modelo normalizou as distâncias entre áreas residenciais, comerciais e de lazer, empurrando os cidadãos mais pobres, em sua maioria, para regiões mais periféricas da cidade. A infraestrutura criada para o automóvel segrega a distância, desenvolvendo um ciclo de consumo e desgaste.

A crítica ao consumo de energia relacionada à mobilidade vai além também das próprias vidas consumidas, mas um consumo intenso de materiais e recursos no processo de construção e manutenção da infraestrutura que os sustenta: ruas, vias expressas, e estacionamentos.

A construção civil, responsável por erguer as vias e edifícios dessa estrutura, consolida-se hoje como um dos setores mais predatórios em termos sócio-ambientais, sendo um dos setores que mais consomem recursos naturais. De acordo com dados do Conselho Brasileiro de Construção Sustentável, o setor é responsável pelo consumo de 40% a 75% dos recursos naturais extraídos do planeta e pela geração de 30% do lixo sólido.

Desta forma, se considera a investigação de alternativas ao modelo linear de produção-consumo-descarte, propondo estratégias circulares e a reutilização de estruturas existentes para mitigar os impactos sociais e ambientais. A partir disso, uma ideia é o reconhecimento de que as cidades compõem "minas urbanas", que oferecem os recursos materiais necessários à sua própria e constante renovação, superando o modelo linear e de extração de recursos naturais tradicionalmente deduzido, que apoia-se na exploração ambiental das paisagens operacionais para a obtenção da matéria prima, atendendo a demanda de crescimento da cidade. Os materiais em abundância são vistos a olhos nus. Basta andarmos pelas ruas para esbarrarmos com caçambas. São elementos que, inevitavelmente, viraram objetos na paisagem urbana.

